EIGENTÜMER HANDBUCH

DER NEUE

HUMBER

SUPER SNIPE

SERIES III

HERAUSGEGEBEN VON
HUMBER LIMITED
KUNDENDIENSTABTEILUNG
COVENTRY, ENGLAND

WELTEXPORT
ROOTES LIMITED
PICCADILLY LONDON ENGLAND

Teil Nr. 6600814
Veröffentlichung Nr. 1.B.343/G

Ausgabe 1960

Printed in England

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Ablaufrohr der Ansaugleitung	50
Anlassen des Motors	22
Anlassermotor	64
Armaturenbrett—Bedienungsorgane und Zubehör	10
Automatische Übertragung	26
Batterie	65
Bremsen	36
Einfahren des neuen Wagens	23
Frostschutz	80
Gepäckraum	19
Getriebe	24
Heizung—Bedienung	78
Hinterachse	35
Karosserie	71
Kombiwagen	73
Kraftstoffpumpe	51
Kraftstoffsystem	46
Kundendienst—Bemerkungen	82
Kundendienst—kostenlos	4, 84
Kupplung	35
Lampen	8
Laufräder	22
Lenkanlage	40
Lenkung und Aufhängung	45
Lichtmaschine	62
Luftfilter	46
Motorhaube—Öffnen und Schliessen	15
Ölfilter	45
Radio	81
Reifen	43
Schaltplan	86
Schlösser und Schlüssel	17
Schnellgang	25
Servolenkung	40
Sicherungen	66
Stossdämpfer	44
Technische Daten	6
Ventile—Einstellen	6
Ventilkipphebel—Einstellen	60
Vergaser	48
Verteiler—Zündung	55
Vertragshändler und örtliche Vertretungen der Rootes-Gruppe	87
Vordernaben	44
Vorwort	4
Wagenheber	21
Werkzeuge	20
Zubehör	17
Zündkerzen	52
Zündzeitpunkt—Einstellen	57

EIN SCHMIER- UND WARTUNGSPLAN BEFINDET SICH AM ENDE DES BUCHES

VORWORT

Dieses Handbuch vermittelt eine kurze und treffende Auskunft über Betrieb und Pflege Ihres Humber Wagens. Bitte lesen Sie es sorgfältig durch. Pflege- und Wartungsdienste, die nicht so leicht vom Besitzer durchgeführt werden können, sollten dem örtlichen Rootes-Fachhändler oder, wenn möglich, dem Händler, der den Verkauf getätigt hat, anvertraut werden.

Zur besseren Orientierung des Lesers ist der Inhalt wie folgt zusammengefasst :

Seiten	6 — 8	Technische Angaben
,,	9 — 22	Erforderliche Auskünfte vor Inbetriebnahme des Wagens
,,	22 — 24	Motor anlassen und Wagen einfahren
,,	24 — 73	Einfache Wartungsanweisungen
,,	73 — 78	Einzelheiten des Kombiwagens
,,	78 — 80	Heizungs- und Belüftungsanlage
,,	80 — 86	Verschiedene Auskünfte

Ein ausführliches Inhaltsverzeichnis ist am Anfang dieses Handbuches angegeben und ein Schmier- und Wartungsplan befindet sich hinten an der Innenseite des Umschlages.

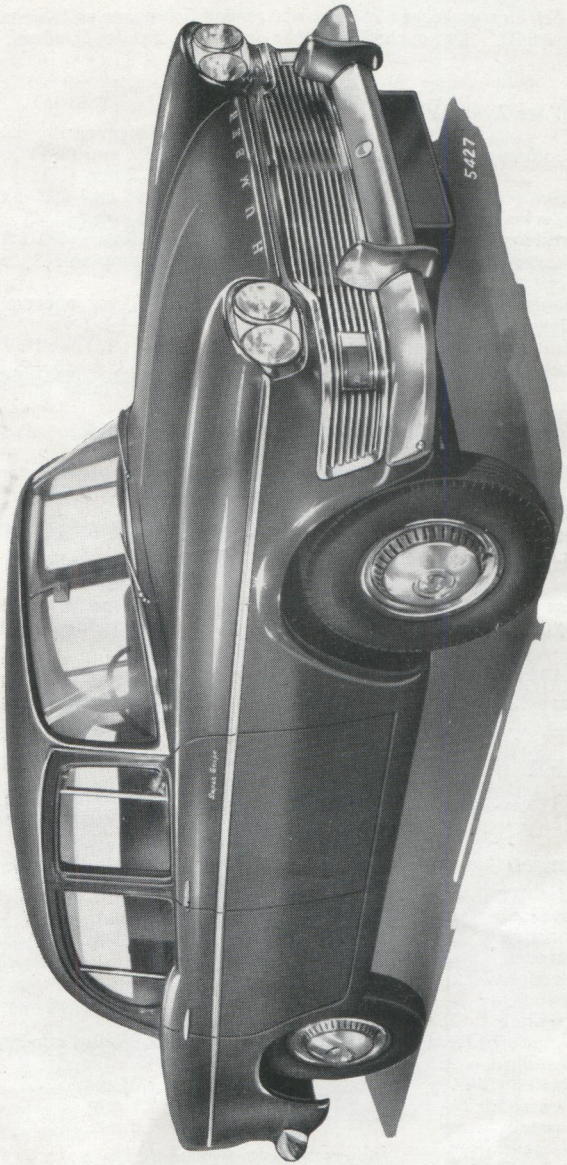
Schmier- und Wartungsplan

Dieser Schmier- und Wartungsplan enthält die empfohlenen Kraftstoffarten, eine Planansicht des Fahrzeuges—auf der die Lage der zu pflegenden Teile verzeichnet ist und gibt die Kilometerstände, an, bei denen Wartung erforderlich wird.

Gratiswartung durch den Kundendienst

Sie sollten unbedingt von dem für Ihren Wagen kostenlos zur Verfügung stehenden (auf Seite 84 ausführlich beschrieben) Kundendienst Gebrauch machen und Ihren Wagen nach Vollendung der für den durchzuführenden Kundendienst vorgeschriebenen Fahrtleistung zu einem Fachhändler bringen.

Vom Werk wird dieser Angelegenheit im Interesse aller Wagenbesitzer eine solche Bedeutung beigemessen, dass der mit dem Verkauf des Wagens betraute Fachhändler verpflichtet ist, diesen Kundendienst kostenlos (abgesehen vom Material) durchzuführen, vorausgesetzt, dass ihm der Wagen zu diesem Zweck fristgemäss vorgeführt wird. Wir möchten besonders auf die Kundendienst-Gutscheine im Gutscheinheft hinweisen, die in Gebieten, in denen diese Gutscheine gültig sind, mitgeliefert werden.



Der Humber Super Snipe.

TECHNISCHE DATEN

WICHTIG : Bei diesem Wagen wurden weitgehend Schrauben mit Einheitsgewinde verwendet. Gebrauchen Sie daher die entsprechenden Schlüssel.

MOTOR

Anzahl der Zylinder	6
Art	Hängeventil
Nennbohrung (Abweichungen vorbehalten)	87,2 mm (3·44″)
Hub	82,5 mm (3·25″)
Hubraum (cm^3)	2965 cm^3 (180·5 cu. in.)
Verteilerkontaktabstand	0,4 mm (·016″)
Elektrodenabstand (Zündkerzen)	0,63 mm (0·025″)
Zündkerzenmarke	Champion N5†
Zündzeitpunkteinstellung-statisch (bei voller Spätzündung)	5-7° vor oberem Totpunkt
Zündfolge	1-5-3-6-2-4
Verdichtungsverhältnis	8,0 : 1, 7,5 : 1*, 7,0 : 1*
Öldruck (warm) bei 80 km/h (60 m.p.h.)	3,2/3, 5 atü (45/50 lbs. sq. in.) Motor im Neuzustand

Nur erstklassigen Kraftstoff verwenden

†Zum Fahren von längerer Dauer mit hoher Geschwindigkeit Champion N3 verwenden.
*Nur für bestimmte Exportgebiete.

Ventileinstellung

Einlass öffnet sich	20° vor oberem Totpunkt
Einlass schliesst sich	46° nach unterem Totpunkt
Auslass öffnet sich	52° vor unterem Totpunkt
Auslass schliesst sich	14° nach oberem Totpunkt

Ventilstösselspiel

Einlass	0,36 mm (·014″)
Auslass	0,36 mm. (·014″)

VERGASER

Marke	Zenith 41-WIA
Art	Fallstromvergaser

Einstellungen

Lufttrichter	33
Hauptdüse	170
Mischrohr	220968
Zusatzdüse	150
Hochtourenlüftungsöffnung	180
Pumpendüse	50
Pumpenhub	lang
Schwimmernadelventilsitz	2,25 mit 1 mm Beilegscheibe
Leerlaufdüse	45
Leerlaufeinstellung	1,01 mm
1. Zusatsbohrung	1,1 mm
2. Zusatzbohrung	0,8 mm
Leerlaufentlüfter	150
Unterdrucksparfeder	Normalausführung

GETRIEBE

Gesamtübersetzungen	*Synchronisiertes Getriebe*	*Automatische Übertragung*
Dritter Gang (Schnellgang)* ...	3,54 : 1	—
Dritter Gang	4,55 : 1	4,22 : 1
Zweiter Gang (Schnellgang)* ...	5,71 : 1	—
Zweiter Gang	7,34 : 1	14,47—6,04 : 1
Erster Gang	12,77 : 1	23,38—9,75 : 1
Rückwärtsgang	14,3 : 1	21,20—8,82 : 1

*(*Falls Schnellgang eingebaut*)

HINTERACHSE

Art	halbfliegend
Antrieb	Hypoid
Übersetzungsverhältnis	4,55 : 1 (4,22 : 1 bei automatischer Übertragung)

VORDERRADAUFHÄNGUNG

Sturz*	0° 45′ ± 15′
Vorspur†	3 mm (·125″)

*Bei Sturz- und Vorspurkontrolle muss der Wagen voll belastet sein.

†An der Reifenperipherie oder Reifenwand bei normal belastetem Wagen gemessen.

FÜLLMENGEN

Treibstoff	56,9 Ltr. (12·5 galls., 15·1 American galls.)
Motor—Öl*	8,5 Ltr. (15 pts., 18·0 American pts.)
Getriebe—Öl	1,7 Ltr. (3 pts., 3·6 American pts.)
Getriebe mit Schnellgang ...	3,0 Ltr. (5¼ pts., 6·3 American pts.)
mit Automatischer Übertragung	8,5 Ltr. (15 pts., 18·0 American pts.)
Hinterradachse—Öl	1,0 Ltr. (1·75 pts., 2·1 American pts.)
Kühlwasser	14,2 Ltr. (25 pts., 30 American pts.)
Batterie	51 Amp./h
Sicherungen	2 mit 35 Amp.

*Nach dem Entleeren der Ölwanne bleiben etwa 1,7 Ltr. (3 pts.) Öl in den Ölleitnugen des Motors, dem Filtergehäuse usw. zurück, so dass normalerweise nur 6,8 Ltr. (12 pts.) füe das Wiederauffüllen erforderlich sind.

ABMESSUNGEN

Radstand...	279,4 cm	(9′ 2″)
Spurweite (Vorderräder)	144,5 cm	(4′ 8⅞″)
Spurweile (Hinterräder)	140,9 cm	(4′ 7½″)
Gesamtlänge	477,5 cm	(15′ 8″)
Gesamthöhe	154,9 cm	(5′ 1″)
Gesamtbreite	179,1 cm	(5′ 10½″)
Bodenfreiheit	17,78 cm	(7″)
Wagengewicht ohne Wasser und Kraftstoff (Limousine)	1.472 kg	(3246 lbs.)
Wagengewicht, unbeladen (Limousine) ...	1.520 kg	(3351 lbs.)
Wagengewicht ohne Wasser und Kraftstoff (Kombiwagen)	1.519 kg	(3349 lbs.)
Wagengewicht, unbeladen (Kombiwagen) ...	1.568 kg	(3456 lbs.)
Wendekreis	11,6 m	(38 ft.)

BREMSEN

Art—vorn	Girling Servo-Scheibenbremsen
—hinten	Servo-Backenbremsen
Bremspedalspiel (an der Fussauflage) ...	6 mm ($\frac{1}{4}$")

Einstellung

Vorn	keine (selbsteinstellend)
Hinten	Vierkant-Einsteller auf der Innenseite der Ankerplatte

REIFEN

Reifengröße ... ... 6,70 × 15 (schlauchlos)

Reifendruck

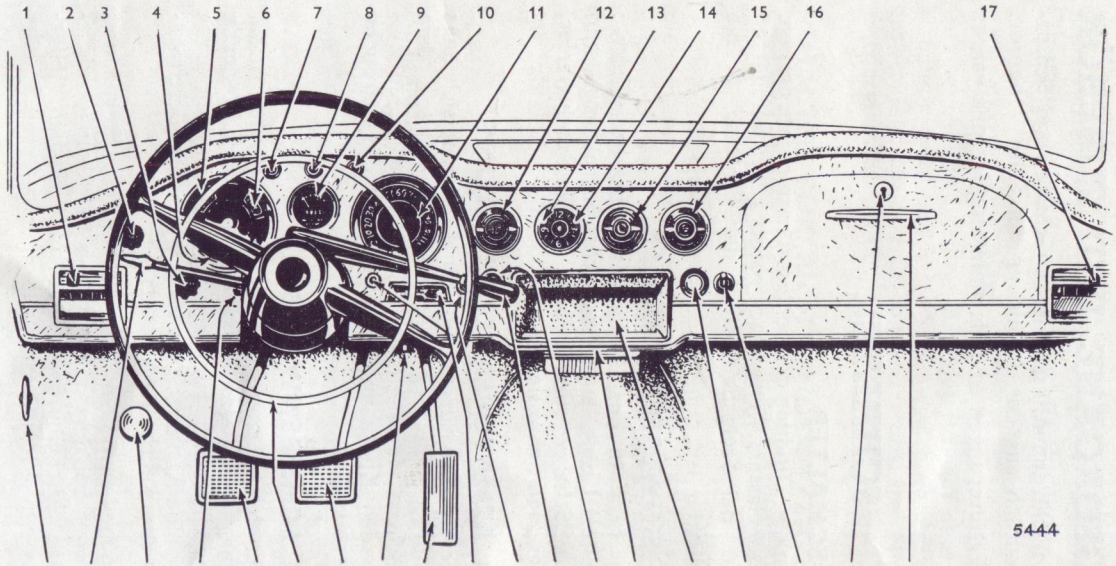
Zwei Personen im Wagen —	vorne und hinten	1,8 atü
Voll ausgelastet	vorne	1,8 atü
	hinten (Limousine)	1,8 atü
	hinten (Kombiwagen)	2,3 atü

Zum schnellen Fahren auf Schnellstraßen (Autobahnen), wo längeres Fahren in Spitzengeschwindigkeiten möglich ist, muß der Reifendruck vorne und hinten um 0,2 atü erhöht werden.

L.148 I.B.343/G

GLÜHBIRNEN UND LAMPEN

Export, Rechtssteuerung	Lucas 58577 (1A), 58579 (2A)		
Export, Linkssteuerung	Lucas 58577 (1A), 58579 (2E)		
Frankreich	Lucas 58557 (1A), 58558 (2E)		
U.S.A. und Kanada	Standard Sealed–Beam–Scheinwerfer		
Seitenleuchte	Lucas 989	12V.	6W.
Vorderes Blinklicht	Lucas 382	12V.	21 W.
Kontrollauge für Scheinwerfer und Blinklicht	Lucas 280	12V.	0,75W.
Warnlicht für Öl, Zündung und Lichtmaschine	Lucas 280	12V.	0,75W.
Birnen für Kraftstoffmesser	Lucas 987	12V.	0,75W.
Brems- und Schlussleuchte	Lucas 380	12V.	21/6W.
Blinklicht, hinten	Lucas 382	12V.	21W.
Lampe für Nummernschildbeleuchtung	Lucas 222	12V.	4 W.
Deckenleuchte	Lucas 254	12V.	6W.
Tachometerbeleuchtung	Lucas 989	12V.	6W.
Uhren-Beleuchtung	Phillips (256)	12V.	3W.
Quadranten-Beleuchtung (Automat. Transmission)	Lucas 280	12V.	0,75W.
Rückfahrlampe	Lucas 382	12V.	21W.
Handschuhkastenleuchte	Lucas 222	12V.	4W.
Kofferraumlampe	Lucas 222	12V.	4W.
Temperatur- und Heizungskontrollleuchte	Phillips (12829)	12V.	2W.



1. Frischluft-Ventilatorregler
2. Schalter für Scheibenwaschanlage
3. Schalter für Scheibenwischer
4. Kühlwassertemperaturregler
5. Amperemeter
6. Öldruckmesser
7. Richtungsanzeiger-Kontrollicht (links)
8. Fernlichtkontrollampe
9. Kraftstoffanzeiger
10. Richtungsanzeiger-Kontrollicht (rechts)
11. Geschwindigkeitsmesser
12. Luftkontrollregler
13. Elektrische Uhr—Einstellknopf
14. Elektrische Uhr—Regulierschraube
15. Lichtschalter
16. Temperaturregler (Heizung)
17. Frischluft-Ventilatorregler
18. Motorhaubenverschluss
19. Schalter für Richtungsanzeiger
20. Abblendschalter
21. Schalter für Instrumententafelbeleuchtung
22. Kupplungsfusspedal
23. Hupring
24. Fussbremshebel
25. Einstellknopf für Kilometer-Tageszähler
26. Fussgashebel
27. Startzugknopf und Warnleuchte
28. Zündwarnleuchte
29. Gangschalthebel
30. Zünd- und Anlass-Schalter
31. Aschenbecher
32. Ablage
33. Zigarrenanzünder
34. Schalter für Gebläsemotor (Heizung und Lüftung)—falls eingebaut
35. Handschuhkastenschloss
36. Griffleiste für Handschuhkasten

Instrumententafel und Bedienungsorgane bei Linkssteuerung.

ARMATURENBRETT, BEDIENUNGSORGANE UND ZUBEHÖR

Die Lage der verschiedenen Instrumente, Schalter und Bedienungsorgane geht deutlich aus der Abbildung auf Seite 9 hervor.

Nachstehende Erläuterungen sind als Anleitung für den Fahrer bestimmt.

SCHALTER

ZÜND-ANLASS-SCHALTER

Zum Einschalten der Zündung den Schlüssel nach rechts drehen. Zum Einschalten des Anlassers weiter nach rechts gegen gefederten Widerstand drehen. Bei Freigabe springt der Schlüssel in die "Zünd"-Stellung zurück.

PARKLICHT-SCHEINWERFERSCHALTER

Dieser Schalter kann in drei Stellungen gebracht werden : "Aus" ("off"), "Seite" ("side") (d.h. seitliche Begrenzungs- und Schlussleuchten) und "Scheinwerfer" ("head") (d.h. Scheinwerfer, seitliche Begrenzungs- und Schlussleuchten).

SCHALTER FÜR ARMATURENBELEUCHTUNG

Der Schalter für die Armaturenbeleuchtung befindet sich links auf dem Armaturenbrett. Ein Reglerwiderstand ermöglicht dem Fahrer, den gewünschten Helligkeitsgrad einzustellen. Zum Einschalten drehe man den Knopf im Uhrzeigersinn ; für schwache Beleuchtung ganz nach rechts.

SCHALTER FÜR SCHEIBENWISCHER

Der Schalter, der sich auf dem Armaturenbrett befindet, ist auf "aus" ("off") (Ruhestellung) gestellt, wenn der daraufstehende Buchstabe "P" senkrecht steht. Für Normalgeschwindigkeit dreht man den Schalter um eine Raste nach rechts und für hohe Geschwindigkeiten um eine weitere Raste nach rechts.

Der Zweigang-Scheibenwischer kann bei heftigem Regen und Schnee auf höhere oder bei durchschnittlichen Witterungsverhältnissen auf langsamere Geschwindigkeit eingestellt werden. Hierdurch kann der Wagen in jedem Wetter mit einer sauberen Scheibe gefahren werden.

Nach dem Ausschalten kehren die Wischerblätter automatisch in die Ruhestellung zurück und geben die Sicht vollkommen frei.

HÖRNER

Die "Windton"-Hörner werden durch einen Ring auf dem Steuerrad betätigt. Es kann an jeder beliebigen Stelle auf den Chromring gedrückt werden, um die Hörner in Tätigkeit zu setzen.

ABBLENDSCHALTER

Der Abblendschalter befindet sich auf dem Boden neben dem Kupplungspedal, und beide Scheinwerfer werden durch Niedertreten des Abblendschalters abgeblendet. Erneutes Niedertreten bewirkt Wiedereinschaltung des Fernlichtes.

SCHALTER FÜR RICHTUNGSANZEIGER

Der Schalter für die Richtungsanzeiger (Blinkleuchten) ist seitlich an der Lenksäule angebracht.

Die Blinkleuchten arbeiten nur bei eingeschalteter Zündung und schalten sich selbsttätig wieder aus Kontrollichter auf dem Armaturenbrett unmittelbar vor dem Fahrer zeigen an, wenn die Richtungsanzeiger in Tätigkeit sind. Sobald eine Vorder- oder Rückblinkleuchte nicht arbeitet, leuchtet das Kontrollicht auf dem Armaturenbrett nicht auf und zeigt damit an, dass auf dieser Seite des Fahrzeuges eine Lampe nicht funktioniert.

SCHALTER FÜR DIE INNENBELEUCHTUNG

Der Schalter befindet sich am rechten Mittelpfosten und kann von Fahrgästen von den Vorder- oder Rücksitzen aus bedient werden.

Die Deckenlampe dient auch zur Innenbeleuchtung, die sich beim Öffnen einer Tür von selbst einschaltet.

ARMATUREN

KONTROLLICHT FÜR ZÜNDUNG UND LICHTMASCHINE

Wenn die Zündung eingeschaltet ist, leuchtet das rote Kontrollicht auf und brennt, so lange der Motor mit niedriger Drehzahl (Leerlauf) läuft. Bei Beschleunigung des Motors muss das Kontrollicht sofort erlöschen, wodurch angezeigt wird, dass die Lichtmaschine die Batterie auflädt. Erlischt das Licht nicht oder leuchtet es bei normaler Motordrehzahl während der Fahrt auf, muss die Ursache so schnell wie möglich beseitigt werden, da sonst die Batterie schnell entladen wird.

AMPEREMETER

Das Amperemeter zeigt an, mit welcher Stromstärke die Lichtmaschine die Batterie lädt. Dabei ist zu beachten, dass sich das Auffüllen selbsttätig abschaltet, sobald die Batterie genügend geladen ist.

KRAFTSTOFF-VORRATSANZEIGER

Der Kraftstoff-Vorratsanzeiger befindet sich unmittelbar über der Lenksäule auf dem Armaturenbrett und arbeitet nur bei eingeschalteter Zündung. Wenn der Anzeiger auf Null steht, bleibt noch eine kleine Kraftstoffreserve im Tank zurück.

KÜHLWASSERTHERMOMETER

Dieses Instrument arbeitet elektrisch und zeigt die Motortemperaturen nur bei eingeschalteter Zündung an.

Nach dem Einschalten der Zündung dauert es einige Sekunden, bis die genaue Temperatur angezeigt wird. Die normale Betriebstemperatur liegt ungefähr zwischen 77° C und 87,8° C (170° F und 190° F), jedoch können die Temperaturen während des Warmlaufens des Motors diese Zahlen übersteigen.

ÖLDRUCKMESSER

Bei normaler Arbeitstemperatur des Motors soll der Öldruckmesser einen Druck von 3,2/3,5 stü (45/50 lbs. sq. in.) bei 80 km/h (50 m.p.h.) anzeigen. Es ist zu beachten, dass der Öldruckmesser *nicht* die Ölmenge im Motor anzeigt.

Arbeitet der Öldruckmesser nicht, muss der Motor sofort abgeschaltet und die Ursache der Störung gesucht und beseitigt werden, bevor der Motor wieder angelassen wird, da sonst beträchtlicher Schaden entstehen kann.

ELEKTRISCHE UHR

Die elektrische Uhr befindet sich auf dem Armaturenbrett. Zum Einstellen der Zeiger drückt man auf den kleinen, gerändelten Knopf am Rande der Uhr und bringt dann die Zeiger in die gewünschte Lage. Sobald der Knopf freigegeben wird, beginnt die Uhr automatisch zu laufen.

Am Rand der Uhr befindet sich eine Regulierschraube neben der 2-Uhr-Stellung. Die Uhr durch Drehen dieser Schraube in entgegengesetztem Uhrzeigersinn vorstellen und durch Drehen im Uhrzeigersinn nachstellen.

Man denke daran, dass, wenn die Batterie aus irgendeinem Grunde abgetrennt ist, die Uhr stehen bleibt. Sie kann durch erneutes Einstellen der Zeiger wieder in Tätigkeit gesetzt werden. *Wird dies unterlassen, kann der Mechanismus beschädigt werden.* Die Uhrenbeleuchtung wird beim Einschalten der Armaturenbeleuchtung automatisch eingeschaltet.

GESCHWINDIGKEITSMESSER

Am Armaturenbrett ist ein grosser Geschwindigkeitsmesser, der die Geschwindigkeit in Kilometern und Meilen pro Stunde anzeigt, eingelassen. Darüberhinaus ist ein Kilometerzähler und ein Tageszähler eingebaut. Der Stellknopf hierfür befindet sich unterhalb des Armaturenbrettes. Zum Zurückstellen der Zahlen Stellknopf drücken und drehen.

HANDBEDIENUNGSHEBEL

STARTERKNOPF

Dieser Knopf befindet sich auf dem Armaturenbrett. Genaue Anweisungen für seine Betätigung sind unter "Anlassen des Motors" zu finden.

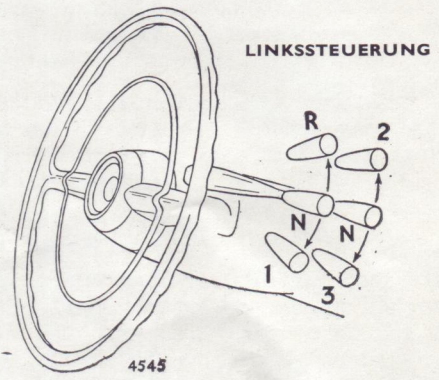
FRISCHLUFT-VENTILATORREGLER

Diese Regler befinden sich auf beiden äusseren Seiten am Armaturenbrett. Den Hebel stufenweise von der "AUS" ("OFF") Stellung zur "AN" ("ON") Stellung hin bewegen.

GANGSCHALTHEBEL

Der Gangschalthebel ist unter dem Lenkrad angebracht. Als Bedienungsanleitung empfehlen wir die dafür vorgesehene Zeichnung sorgfältig zu beachten.

Beim Gangwechsel den Schalthebel ruhig und gleichmässig betätigen—dies kann mit wenig Mühe erreicht werden. Solange der Fahrer mit der Schaltung noch nicht völlig vertraut ist, wird es einfacher für ihn sein, den Gangschalthebel beim Aufwärtsschalten vom 1. in den 2. und vom 2. in den direkten Gang mit nach unten gekehrter Handfläche zu bedienen. Beim Einschalten des 1. oder des Rückwärtsganges und beim Zurückschalten vom 2. auf den 1. Gang, den Schalthebel mit nach oben gekehrter Handfläche betätigen.



Alle vier Vorwärtsgänge sind synchronisiert. Es empfiehlt sich jedoch zum Erzielen eines glatten Gangwechsels die Motorgeschwindigkeit beim Aufwärtsschalten zu verlangsamen und beim Hinunterschalten zu erhöhen.

HANDBREMSE

Die Handbremse befindet sich auf der linken Seite des Vordersitzes. Zum Lösen den Hebel leicht hochziehen—wie beim Anziehen —und gleichzeitig mit dem Daumen auf den Knopf am oberen Ende des Handgriffes drücken. Dann den Hebel nach unten in die gelöste Stellung freigeben.

Die Handbremse ist eine Seilzugbremse und wirkt nur auf die Hinterräder. Sie arbeitet unabhängig vom hydraulischen Bremssystem.

MOTORHAUBE

Öffnen

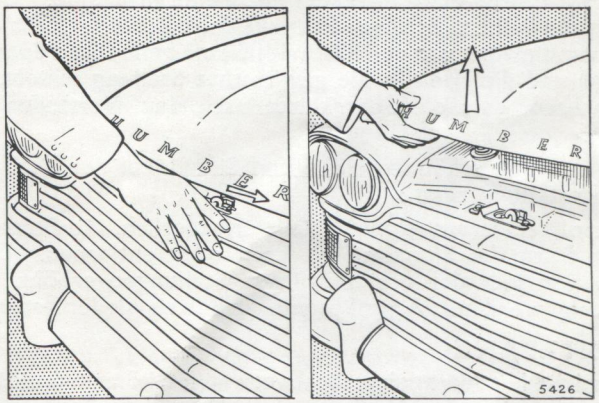
Den Auslöser unterhalb des Armaturenbrettes ziehen, bis die Motorhaube von selbst nach oben in die Sicherheitsklinke springt.

Dann die Haube mit der linken Hand leicht nach unten drücken, um die Sicherheitsklinke zu entlasten ; daraufhin die Klinke mit dem Daumen der rechten Hand nach rechts schieben und dadurch freigeben (siehe Abbildung).

Beim Heben der Haube wird das Gewicht durch einen Gegengewichtsmechanismus aufgehoben, so dass sie sich leicht öffnen lässt und ohne besondere Arretierung offen bleibt.

Schliessen

Die Haube auf die Sicherheitsklinke herunterziehen und sie ganz nach unten drücken, so dass die Sicherheitsklinke einrastet. An der Motorhaube ist in geschlossener Stellung ein geringer Spielraum vorhanden.



Öffnen der Motorhaube.

FUSSHEBEL

FUSSGASHEBEL

Der Fussgashebel soll gleichmässig betätigt werden ; stossweise Betätigung erhöht den Kraftstoffverbrauch.

BREMSFUSSHEBEL

Gewaltsames Bremsen vermeiden. Beim Bergabfahren die kleineren Gänge benutzen.

KUPPLUNGSFUSSHEBEL

(Nicht vorhanden an Wagen mit automatischem Getriebe).

Beim Gebrauch der Kupplung den Fusshebel ganz durchtreten. Wird dies unterlassen, werden unter Umständen Schaltgeräusche im Getriebe verursacht. Den Fuss nicht auf dem Fusshebel ruhen lassen, wenn die Kupplung nicht gebracht wird.

Niemals mit ausgeschalteter Kupplung bergab fahren. Hierdurch wird die Kupplungs-Abnutzung vergrössert und möglicherweise die Übertragung in anderer Weise beschädigt.

Die Kupplungs- und Bremsfusshebel können an der Fusshebelauflage nach den persönlichen Wünschen des Fahrers verstellt werden. Die Bolzen unmittelbar hinter der Fusshebelauflage lösen, die Fusshebelauflage in die gewünschte Lage bringen und den Bolzen wieder fest anziehen.

SITZE

VORDERSITZ

Die vordere Sitzbank hat in der Mitte eine Armlehne. Um mehr Raum für die Beine zu schaffen, kann die Bank leicht verstellt werden, indem man die vorn vor der Mitte des Sitzes befindliche Sperrklinke hochzieht und die Bank in die gewünschte Stellung schiebt. Stets darauf achten, dass die Sperrklinke nach dem Verstellen wieder einrastet.

Darüberhinaus können Höhe und Sitzwinkel der Sitzbank wie folgt eingestellt werden :

Sitzpolster herausnehmen ; falls erforderlich, die Bolzen (zwei an jeder Seite des Sitzrahmens) lösen oder entfernen. Der Sitz kann dann in jede der drei möglichen Stellungen erhöht, gesenkt oder geneigt werden. Anschliessend die Bolzen wieder fest anziehen.

RÜCKSITZBANK

Wird die Mittelarmlehne nicht verwendet, können drei Personen bequem nebeneinander sitzen.

Die Rücksitzbank ist nicht verstellbar.

SCHLÖSSER UND SCHLÜSSEL

Jede der beiden Vordertüren kann verschlossen werden. Vor dem Aussteigen die anderen drei Türen völlig schliessen und von innen absperren. Alle Schlösser entriegeln sich selbsttätig, wodurch verhütet wird, dass sich der Eigentümer ausschliesst.

Zum Verschliessen der Türen von innen den Sperrknopf am Fensterrahmen hinunterdrücken.

Mit jedem Wagen werden zwei Satz Schlüssel geliefert ; je ein Satz für Zündschloss und Türenschlösser sowie für Gepäckraum und Handschuhkasten.

Zünd- und Gepäckraumschlüssel sind verschiedenartig geformt, so dass sie im Dunkeln leichter zu erkennen sind.

Zum Betätigen der Türschlösser wird der Schlüssel nur um eine Vierteldrehung bewegt, dann in die senkrechte Stellung zurückgebracht und abgezogen.

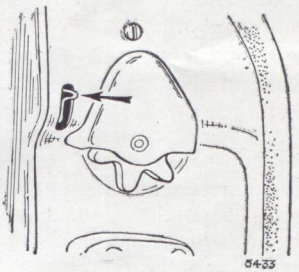
Rechts : Schliessen im Uhrzeigersinn ; Öffnen in entgegengesetzer Richtung.

Links : Schliessen im umgekehrten Uhrzeigersinn ; Öffnen im Uhrzeigersinn.

Eine Sperrvorrichtung ist eingebaut, die zufälliges Öffnen der Türen von innen her verhindert.

Wird der kleine Hebel an der Türkante nach oben geschoben, kann die Tür nur von aussen geöffnet werden.

Klemmt ein Türschloss, musses nach den Anweisungen unter "Karosserie" geölt werden.



Sicherheitsvorrichtung.

Wichtig : Zum Schutz gegen Diebstahl befinden sich keine Nummern auf den Schlössern. Die Schlüsselnummern sollten daher sorgfältig notiert werden, damit die Schlüssel bei eventuellem Verlust ohne Schwierigkeiten ersetzt werden können.

ZUBEHÖR

Aschenbecher. Ein Aschenbecher befindet sich im Vorderteil des Wagens und zwar in der Mitte unter dem Armaturenbrett. Er ist zum Gebrauch herauszuziehen. Im Hinterteil des Wagens befinden sich zwei weitere Aschenbecher.

Zigarrenanzünder. Von den zwei eingebauten Zigarrenanzündern befindet sich einer auf dem Armaturenbrett neben dem Handschukasten und der andere für die Fahrgäste im Rücksitz unmittelbar über dem einen der hinteren Aschenbecher.

Bedienung : Knopf eindrücken und loslassen. Sobald der Anzünder die notwendige Temperatur erreicht hat, springt er von selbst heraus und ist dann zum Gebrauch herauszuziehen.

Scheiben-Waschanlage. Zum Einschalten auf den Knopf am Armaturenbrett drücken. Der Wasserbehälter befindet sich unter der Motorhaube ; zum Nachfüllen muss der Deckel abgeschraubt und der Behälter vom Halter genommen werden.

Handschuhkasten. Ein grosser Handschukasten mit Schloss befindet sich im Armaturenbrett gegenüber dem Beifahrersitz. Zum Öffnen des Handschuhkastens auf die Mitte des Schlosses drücken.

Hinter der Rückbanklehne befindet sich eine Paketablage.

Picknick-Tische. Die Klapptische in der Rückwand der vorderen Sitzlehne werden geöffnet, indem man die Griffe nach oben und dann herauszieht, bis die Tische eine waagerechte Stellung einnehmen.

Taschen. Taschen befinden sich an beiden Vordertüren.

Blendschutzklappen. Verstellbare Blendschutzklappen für den Fahrer und die Fahrgäste sind über der Windschutzscheibe angebracht. Für die Fahrgäste befindet sich ein Spiegel auf der Rückseite der Blendschutzklappe. Bei Blendung von vorn können die Klappen nach unten gezogen und bei seitlicher Blendung nach unten gezogen und dann seitwärts bewegt werden.

Türfeststellung. Die Türen bleiben in einer bestimmten Stellung offen stehen. Diese Vorrichtung darf jedoch bei starken Windstössen nicht als zuverlässig betrachtet werden. Der Türfeststeller löst sich automatisch, wenn die Türen geschlossen werden.

Tankverschluss. Der rechte Rückstrahler ist zugleich Tankverschluss. Zum Tanken den Rückstrahler abschrauben.

SONDERZUBEHÖR

Eine reichhaltige Auswahl Sonderzubehör steht für den Wagen zur Verfügung. Dieses Sonderzubehör kann nur vom Rootes-Händler bezogen werden.

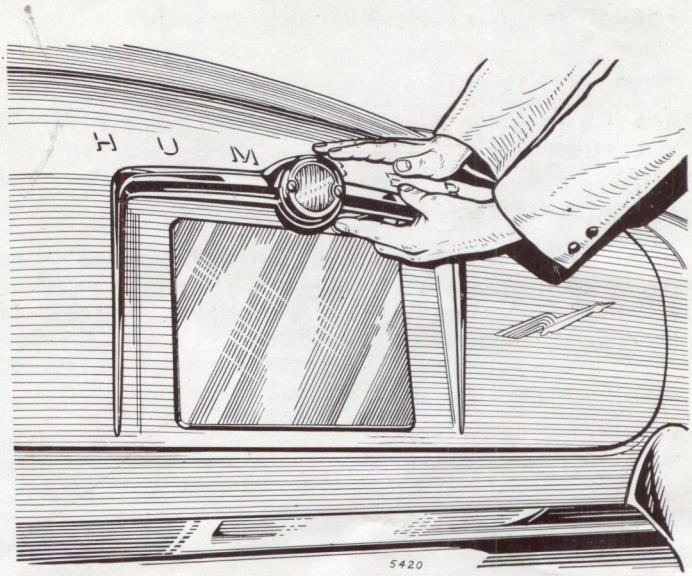
Die Sonderzubehörteile sind geprüft und anerkannt worden. Für viele dieser Teile sind bereits Befestigungsvorrichtungen am Wagen vorhanden.

GEPÄCK-, RESERVERAD- UND WERKZEUGABTEIL

GEPÄCKRAUM

Der Gepäckraumdeckel ist mit einem Schnappverschluss versehen und wird wie folgt geöffnet und geschlossen :

Zum Öffnen den Schlüssel in das Schloss stecken, das sich unmittelbar rechts neben dem Rücklicht über dem Nummernschild befindet und ihn um eine halbe Drehung nach rechts drehen. Dann den kleinen Hebel innerhalb der hinteren Nummernschildbeleuchtung drücken, woraufhin sich der Gepäckraumdeckel um einige Zentimeter nach oben hebt und dann ganz geöffnet werden kann.



Auslöshebel für den Gepäckraumdeckel

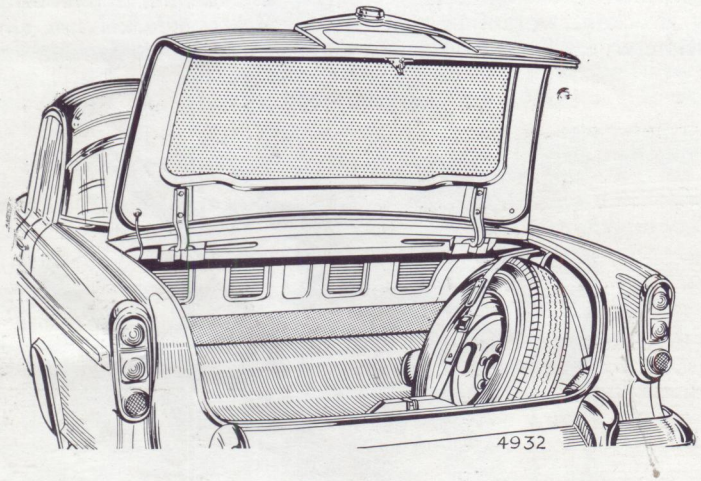
Sobald der Gepäckraumdeckel angehoben ist, leuchtet im Gepäckraum automatisch ein Licht auf. Den Gepäckraum schliessen, indem man den Deckel kräftig nach unten drückt, wobei der Schnapper automatisch einrastet.

Abschliessen, indem man den Schlüssel einführt und ihm um eine halbe Drehung nach links dreht.

RESERVERAD

Das Reserverad ist auf der rechten Seite im Gepäckraum untergebracht. Zum Lösen des Befestigungsriemens den Kniehebel nach oben heben und den Haken am oberen Ende des Riemens aus der Halteöse lösen.

Nach Zurückstellen des Rades sicherstellen, dass der Haken gut in der Öse hängt. Dann den Kniehebel ganz nach unten bewegen.



Gepäckraum.

WERKZEUGE

Wagenheber und Andrehkurbel sind mit Federklammern an der rechten Seite des Gepäckraumes befestigt. Für kleinere Werkzeuge ist eine Werkzeugtasche vorhanden, die folgende Werkzeuge enthält:

Andrehkurbel
Wagenheber
Kraftstoftrichter
Radmutterkurbel
Zangen
Schraubenzieher
Zündkerzenschlüssel
Knebelstange

Schraubenschlüssel (verstellbar)
Maulschlüssel 2 B.A. × $\frac{1}{4}$″ B.S.F.
Maulschlüssel $\frac{1}{2}$″ × $\frac{9}{16}$″ U.N.
Maulschlüssel $\frac{11}{16}$″ × $\frac{13}{16}$″ U.N.
Maulschlüssel $\frac{7}{8}$″ × $\frac{15}{16}$″ U.N.
Verteilerschlüssel
Reifenventilschlüssel
Werkzeugtasche

WAGENHEBER

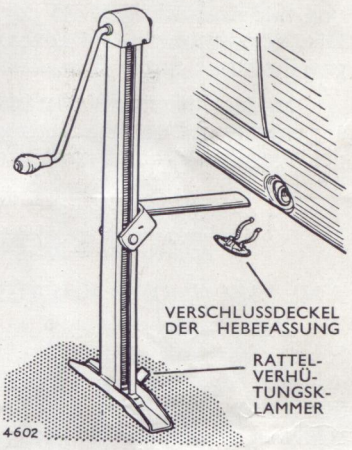
Der Wagenheber ist auf der rechten Seite im Gepäckraum untergebracht.

Halterungen für den Wagenheber befinden sich auf beiden Seiten in der unteren Verkleidung zwischen der Vorder- und Hintertür. Die untere Kante des runden Verschlussdeckels mit einem Schraubenzieher lösen, dann den Deckel aus der Heberfassung herausziehen und den Wagenheber einführen. Es ist wichtig, dass der Heberzapfen vor dem Heben vollständig in die Heberfassung eingeführt und an keiner anderen Stelle angesetzt wird. Durch Drehen der Kurbel am oberen Ende des Wagenhebers im Uhrzeigersinn können Vorder- und Hinterrad auf einer Seite des Wagens gleichzeitig vom Boden abgehoben werden.

Um bei weichem Boden ein Einsinken des Wagenhebers zu verhindern, ein passendes, flaches Stück Holz darunterlegen.

Vor Anheben des Wagens unbedingt sicherstellen, dass die Handbremse fest angezogen ist. Wenn sich der Wagen auf einer abschüssigen Stelle befindet, darauf achten, dass beide auf der gegenüberliegenden Seite des Wagens befindlichen Räder blockiert sind. Unter keinen Umständen dürfen Arbeiten unter dem Wagen ausgeführt werden, wenn er nur durch den Wagenheber angehoben ist ; es sei denn, es wird ein stabiler Block zum Abstützen des Wagens untergestellt.

Nach Gebrauch ist es wichtig, den Heber wieder vorschriftsmässig zu verstauen, da er sonst beim Fahren klappert.



Wagenheber gebrauchsfertig.

Um den Wagenheber verstauen zu können, den Zapfen (das Teil, das in die Halterung unter dem Wagen passt) nach unten ziehen und die Kurbel in entgegengesetztem Uhrzeigersinn drehen. Wenn der Zapfen am Hebergewinde hinuntergeht, ist er so einzustellen, dass sein Ende gegen die Rattel-Verhütungsklammer am Fuss des Hebels anliegt. Danach die Kurbel des Wagenhebers so drehen, dass sie nach unten zeigt.

LAUFRÄDER

RADWECHSEL

Die Radzierkappe mit der Hand halten ; die Spitze des Abhebers zwischen Radrand und Radzierkappe setzen und damit die Kappe ringsum am Radrand lösen. Danach vorsichtig die Kappe abheben.

Zum Lösen der Radmuttern die Radmutterkurbel verwenden. Da alle Radmuttern Rechtsgewinde haben, muss beim Lösen in entgegengesetztem Uhrzeigersinn und beim Anziehen im Uhrzeigersinn gedreht werden.

Darauf achten, dass das konische Ende der Muttern *gegen* das Rad drückt.

Die Muttern müssen vor dem Anheben des Wagens gelöst werden.

Beim Wiederbefestigen der Radzierkappe die Kappe so auf das Rad legen, dass ihre Aussparung mit dem Reifenventil übereinstimmt.

Die Kappe mit beiden Händen gleichmässig in Stellung bringen und mit Faustschlägen auf den Rand in die alte Lage hineinklopfen. Die Verzahnung der Radkappe greift dann in das Rad ein und gewährleistet festen Sitz.

In regelmässigen Abständen prüfen, ob die Radmuttern fest angezogen sind. Diese Überprüfung hat nur Sinn, wenn das Gewicht des Wagens auf den Laufrädern, NICHT auf dem Wagenheber, ruht.

ANLASSVORGANG

ANLASSEN BEI KALTEM MOTOR

Den Gangwählhebel in Neutralstellung bringen und die Handbremse anziehen. Die Zündung einschalten und darauf achten, daß das Zünd- und Lichtmaschinenkontrollicht aufleuchtet. Den Luftklappenhebel auf COLD (kalt) schieben. Den Zündschlüssel so weit wie möglich im Uhrzeigersinn drehen. Der Motor muß sofort anspringen und mit schneller Leerlaufdrehzahl laufen. Den Zündschlüssel loslassen, der daraufhin auf " on " (an) zurückspringt.

Springt der Motor nicht an, den Anlasser nicht eher betätigen, bis Motor und Anlasser zum Stillstand gekommen sind. Eine Wartezeit von 1 oder 2 Sekunden reicht aus, um die Gefahr einer Beschädigung des Anlassers auszuschalten.

Beginnt der Motor unregelmäßig zu laufen (oder zu jagen), muß der Luftklappenhebel weit genug zurückgeschoben werden, bis der Motor wieder gleichmäßig läuft. Den Luftklappenhebel so bald wie möglich völlig zurückschieben, ohne daß der Motor dabei fehlzündet oder stehenbleibt. Es ist jedoch zu beachten, daß mit dem Luft-

klappenhebel in der Stellung zwischen WARM UP (anwärmen) und NORMAL (normal) das Gemisch auf normale Stärke herabgesetzt ist. Dast ist ein wichtiger Punkt, da der Luftklappenhebel auf dem letzten halben Zoll seines Weges zur Steigerung der Leerlaufdrehzahl des Motors verwendet werden kann, bevor dieser seine normale Betriebstemperatur erreicht, wodurch ein Abwürgen verhindert wird.

Ein Luftklappenwarnlicht (gelb) ist vorhanden.

ANLASSEN BEI HEISSEM MOTOR

Zündung einschalten und den Anlasser betätigen. Gaspedal leicht niederdrücken und, sobald der Motor anspringt, loslassen.

ANLASSEN BEI SEHR WARMER WITTERUNG

Treten beim Anlassen des heißen Motors bei sehr warmer Witterung Schwierigkeiten auf, NICHT MIT DEM GASPEDAL PUMPEN SONDERN DAS PEDAL GANZ DURCHDRÜCKEN. Anlasser betätigen, und der Motor wird ohne Schwierigkeiten anspringen. Danach das Gaspedal loslassen.

EINFAHREN DES NEUEN WAGENS

Das allmähliche "Einfahren" eines neuen Wagens und die Art, wie es durchgeführt wird, sind von äusserster Wichtigkeit, damit der Wagen sein Bestes in Bezug auf Haltbarkeit, tadelloses Laufen, Wirtschaftlichkeit und störungsfreies Fahren hergibt. Das "Einfahren" bezieht sich nicht nur auf den Motor, sondern in gleichem Masse auch auf das Getriebe, die Hinterachse sowie auch auf das gesamte Fahrgestell. Dieser Vorgang soll sich mit allmählicher Steigerung über die ersten 1.600 (1.000 mls.) erstrecken.

Am wichtigsten ist, dass der Motor nie überanstrengt werden darf, namentlich nicht bei niedrigen Motordrehzahlen, wie etwa bei dem Versuch, im direkten Gang bei niedriger Wagengeschwindigkeit Steigungen zu nehmen oder auf den direkten Gang überzugehen. Häufig den Gangschalthebel verwenden, um jede Überlastung des Motors zu vermeiden.

Es ist ebenfalls äusserst wichtig, dass die Motordrehzahl während der Einfahrzeit nicht überhöht und der Motor nie im Leerlauf "hochgejagt" wird. Von gleicher Wichtigkeit ist die Befolgung nachstehender Vorschriften über Höchstgeschwindigkeiten im direkten Gang und genaues Einhalten der entsprechenden Höchstgeschwindigkeiten in den niedrigen Gängen.

Während der ersten 800 km (500 mls.) 56 bis 64 km/h (35-40 m.p.h.) nicht überschreiten.

Unter 56 km/h (35 m.p.h.) den Schnellgang nicht einstellen und eine Höchstgeschwindigkeit von 72 km/h (35 m.p.h.) in diesem Gang nicht überschreiten.

Die Geschwindigkeiten in den niedrigen Gängen, bei denen der Motor dieselbe Umdrehungszahl pro Minute erreichte wie bei einer Geschwindigkeit von 56 km/h im direkten Gang sind :

40 km/h (25 m.p.h.) im Zwischengang
24 km/h (15 m.p.h.) im ersten Gang

Als Obenschmierung empfehlen wir die Verwendung von 15 cm^3 Shell Obenschmiermittel oder Shell Donax "U" pro 4,5 Ltr. (1 Gallone) Kraftstoff.

Nach Zurücklegen der ersten 800 km (500 mls.) und während der darauffolgenden 800 km d.h., bis 1.600 km (1.000 mls.) zurückgelegt worden sind, kann bei günstigen Verhältnissen die Einfahrgeschwindigkeit im direkten Gang fortschreitend bis zur Höchstgrenze von 88 km/h (55 mls.) gesteigert werden, bei entsprechend begrenzter Geschwindigkeit in den niedrigen Gängen.

GETRIEBE

AUFFÜLLEN DES GETRIEBES (und Schnellganges, falls vorhanden)

Ein Einfüllverschluss-Ölmess-Stab befindet sich unter dem Boden des Wagenvorderteils. Rollt man den mittleren Teppich zurück, wird auf dem erhöhten Teil des Bodens eine oval geformte Platte freigelegt, die durch Lösen zweier Schrauben entfernt werden kann. Hierdurch werden Ölmess-Stab und Einfüllverschluss zugänglich.

Massgebend für den richtigen Ölstand ist die obere Markierung am Ölmess-Stab ; der Ölstand darf nicht unter die untere Markierung absinken.

Den Ölstand nur bei Waagerecht stehendem Wagen prüfen.

ABLASSEN UND WIEDERAUFFÜLLEN (Für Schnellgang siehe nachfolgenden Paragraphen)

Öl am Ende einer Fahrt aus dem Getriebekasten ablassen, da es dann warm ist und leichter abfliesst. Die Ölablass-Schraube entfernen und eine gründliche Entleerung vornehmen.

Die Ölablass-Schraube wieder einsetzen, den Ölmess-Stab entfernen und bis zur oberen Markierung füllen. Das Fassungsvermögen des Getriebes (bei Modellen ohne Schnellgang) beträgt 1,7 Ltr. (3 pts. : 3,6 American pts.).

SCHNELLGANG

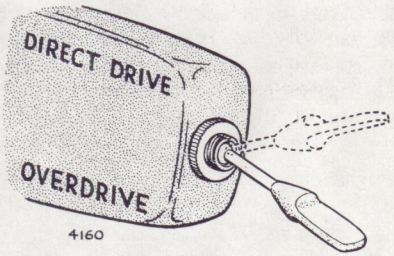
BEDIENUNGS- UND WARTUNGSANWEISUNGEN FÜR DEN LAYCOCK-DE-NORMANVILLE SCHNELLGANG (OVERDRIVE)

Der Laycock-de-Normanville-Schnellgang wird auf Wunsch vom Werk eingebaut und befindet sich hinter dem Getriebe. Er wird durch einen Hand-Hebelschalter an der Lenksäule und einen Schalter im oberen Getriebedeckel betätigt, so dass beim Einschalten in den direkten oder zweiten Gang der Getriebehebelschalter automatisch betätigt wird und er Schnellgang nur dann eingeschaltet werden kann, wenn sich der Gangschalthebel im "direkten" oder "zweiten" Gang befindet. Zum Ein- oder Ausschalten des Schnellganges mit dem Gangschalthebel im "direkten" oder "zweiten" Gang, den Schnellganghebelschalter an der Lenksäule in die entsprechende Richtung betätigen. Der Hebelschalter wird nach unten bewegt, um den Schnellgang einzuschalten und nach oben, um in die direkten Gänge zurückzuschalten. Bei dieser Umschaltung braucht die Kupplung nicht betätigt zu werden.

Es ist im allgemeinen ratsam, vor dem Hinunterschalten vom zweiten in den kleinen Gang den Schnellgang auszuschalten, um eine Überlastung des Getriebes durch Umgehung des direkten zweiten Ganges zu verhüten.

Bei jedem Umschalten vom Schnellgang in den direkten Gang ist der Gasfusshebel um etwa ein Viertel seines Weges durchzutreten. Mit dem Drosselgestänge ist ein elektrischer Schalter verbunden, der sich nicht eher öffnet, bis der Fusshebel hinuntergedrückt ist. Hierdurch wird beim Einstellen eines direkten Ganges jegliches Stossen vermieden. Selbst wenn mit dem Schnellganghebelschalter ein direkter Gang eingestellt wird, schaltet sich der Schnellgang nicht aus, solange sich die Drosselklappe in geschlossener Stellung befindet.

Unter keinen Umständen den Rückwärtsgang einschalten, falls sich der Schnellgang wider Erwarten nicht ausschalten sollte.



Schnellgang-Hebelschalter.

Wartung

Die Schnellganganlage wird vom Getriebe aus mit Öl versorgt, und der Ölstand ist richtig, wenn das Getriebeöl bis zur Markierung des Ölmess-Stabes beibehalten wird. Es darf nur das auf der Schmiertabelle am Ende des Buches empfohlene Öl verwendet werden. Vor Ablassen des Öls aus dem Getriebekasten den Schnellgang bei eingeschalteter Zündung und eingestelltem direkten Gang zehn oder zwölfmal ein- und ausschalten, um das hydraulische System der Schnellganganlage zu entleeren. Vor dem Entleeren die Umgebung der Getriebe- und Schnellgangablass-Schraube säubern, da sonst Schmutz, der in die Schnellganganlage gelangt, das Funktionieren des hydraulischen Systems stören kann. Zum Entleeren des Getriebes und der Schnellganganlage die Ablass-Schraube vom Getriebekasten entfernen, ebenso die grosse Messingablass-Schraube, die sich in der Mitte unter der Schnellganganlage befindet (siehe Zeichnung auf dem Schmier- und Wartungsplan am Ende des Buches). Ist die Schnellganganlage entleert, den Schnellgang-Pumpenfilter in Benzin oder Petroleum säubern. Der Filter kann abgenommen werden, wenn die Feststellschraube, die durch das Entfernen der Ablass-Schraube blossgelegt wird, abgeschraubt worden ist. Beim Wiederauffüllen muss sich das Öl erst einige Minuten setzen, bevor der Ölstand mit dem Getriebe-Ölmess-Stab gemessen werden kann. Nach dem Fahren des Wagens nochmals Ölstand prüfen.

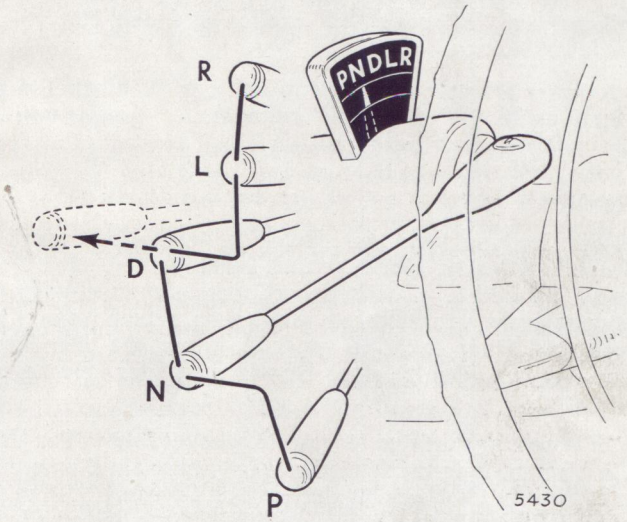
DAS ÖLFASSUNGSVERMÖGEN DES GETRIEBEKASTENS UND DER SCHNELLGANGANLAGE BETRÄGT 3 LITER (5¼ pts. : 6.3 American pts.).

AUTOMATISCHE ÜBERTRAGUNG

Fahranleitung

Durch die automatische Übertragung, die auf Wunsch vom Werk eingebaut wird, erübrigen sich die herkömmliche Kupplung und der Gangschalthebel.

Keine besondere Technik ist zum Fahren erforderlich. Körperliche Anstrengungen und Bedienungsbewegungen werden praktisch erspart. Anfahren aus dem Stand und Gangwechsel werden entsprechend den jeweiligen Strassenverhältnissen und den Wünschen des Fahrers automatisch und gleichmässig ausgeführt. Auf diese Weise wird ein sehr vereinfachtes, gleichmässiges und müheloses Fahren gewährleistet.



Wählhebel (punktierte Linie zeigt Feststell-Lage an).

DER WÄHLHEBEL

Der Wählhebel befindet sich auf der rechten Seite der Lenksäule.

Ein Zeiger, der die Stellung des Wählhebels anzeigt, ist unmittelbar über der Lenksäule im Anzeigesegment angebracht. Einstellungen sind :

P. Parken und als Stellung, wenn der Wagen nicht benutzt wird.

N. Neutral (Leerlauf).

D. Fahren ; für normales Vorwärtsfahren.

L. Langsam ; für starke Steigungen und Gefälle bei Bergfahrten und zum Anfahren aus dem Stand beim Ziehen von Wohnwagen oder Anhängern.

R. Rückwärtsgang.

Wenn "D" eingestellt ist, lässt sich der Gangwählhebel zwischen dieser Stellung und "N" leicht bewegen. Um aber den Hebel in andere Stellungen zu bringen, ist es erforderlich, ihn erst in Richtung des Lenkrades leicht anzuheben. Das ermöglicht dem Fahrer, den Hebel zwischen den beiden am häufigsten gebrauchten Stellungen leichter und sicherer zu bedienen.

Anlassen des Motors

Wählhebel auf "P" oder "N" stellen und den Motor in der üblichen Weise anlassen.

Der Anlasser arbeitet nicht, wenn sich der Wählhebel in einer anderen Stellung als "P" oder "N" befindet.

Fahren

P. (Parken)

In dieser Stellung kann der Motor beliebig lange leerlaufen. Die Kraftübertragung ist blockiert und verhindert so eine Drehen der hinteren Laufräder. Das bedeutet, dass sich der Wagen auf einer Steigung nicht von selbst in Bewegung setzen kann. Wird der Wagen auf einer Anhöhe geparkt, muss die Handbremse angezogen werden, damit eine Überlastung des Mechanismus vermieden wird.

Die "P"-Stellung darf nur eingestellt werden, wenn der Wagen steht. Ein Verriegelungsmechanismus verhindert ein Einrasten der Parksperrklinke bei Geschwindigkeiten über 5-8 km/h (3-4 m.p.h.), wenn der Hebel beim Fahren versehentlich in diese Stellung bewegt wird. *Die Anmerkungen auf Seite* 30 *unter der Überschrift "Anfahren auf starken Steigungen" sind aufmerksam zu lesen.*

N. (Neutral)

In neutraler Stellung kann der Wagen mit ein- oder ausgeschaltetem Motor entweder beliebig lange gezogen oder im Leerlauf gefahren werden. Der Wagen darf jedoch nicht mit Geschwindigkeiten von über 56 km/h (35 m.p.h.) gezogen werden oder rollen.

D. (Fahren)

Normales Fahren

Wenn der Gasfusshebel bei laufendem Motor und mit dem Wählhebel in "D"-Stellung heruntergedrückt wird, setzt sich der Wagen in Bewegung und erreicht von selbst seine Höchstgeschwindigkeit. Je nach den Strassenverhältnissen und der Stellung des Gasfusshebels werden die verschiedenen Gänge automatisch ein- und ausgeschaltet.

Mit wenig Gas fährt der Wagen im ZWISCHENENGANG aus dem Stand an und wechselt bei einer Geschwindigkeit von etwa 32 km/h in den DIREKTEN GANG über.

Wird der Gasfusshebel mehr als HALB durchgetreten, fährt der Wagen aus dem Stand im LANGSAMGANG an und schaltet bei einer Geschwindigkeit von zwischen 32 und 48 km/h (20 und 30 m.p.h.) den ZWISCHENGANG und bei einer Geschwindigkeit von zwischen 48 und 90 km/h (30 und 56 m.p.h.) automatisch den DIREKTEN GANG ein, was jeweils von der Stellung des Gasfusshebels abhängt.

Beschleunigung

Die Regulierung des automatischen Gangwechsels hängt zum Teil von der Betätigung des Gasfusshebels ab, d.h., bei leichtem Druck auf den Gasfusshebel schaltet das Getriebe schneller aufwärts, während umgekehrt das Getriebe bei Vollgas länger in den niedrigen Gängen verbleibt, um so bessere Beschleunigung zu ermöglichen.

Zur Erzielung erhöhter Beschleunigung im Direktgang, bei Fahrgeschwindigkeiten unter 56 km/h (35 m.p.h.) den Gasfusshebel auf Vollgas durchtreten (ohne die Feder unter dem Gasfusshebel zu drücken) und so auf den ZWISCHENGANG schalten ; bei Fahrgeschwindigkeiten unter 22 km/h (14 m.p.h.) auf den LANGSAMEN GANG schalten.

Wird der Gasfusshebel über die Vollgasstellung hinaus zur "KICKDOWN"-Stellung (Durchtretstellung) heruntergetreten (und somit die Feder zusammengedrückt), schaltet sich die Übertragung bereits in den ZWISCHENGANG hinunter, sofern die Fahrgeschwindigkeit weniger als 87 km/h (54 m.p.h.) beträgt, oder die Übertragung schaltet in den LANGSAMEN GANG, wenn die Fahrgeschwindigkeit unter 42 km/h (26 m.p.h.) liegt.

Zwischengang-Halteknopf

Dieser Halteknopf wird durch weiteres Hineindrücken des Wählhebels in der "D"-Stellung betätigt und verhindert ein Überwechseln in den DIREKTEN GANG, ausser bei Fahrgeschwindigkeiten, die 52 km/h (45 m.p.h.) übersteigen. Diese Vorrichtung ist besonders dann nützlich, wenn man im Zwischengang eine lange Anhöhe hinauffährt und plötzlich einem Hindernis begegnet. Die Notwendigkeit, den Fuss vom Gasfusshebel zu heben, würde normalerweise ein Hinaufwechseln in den DIREKTGANG verursachen und bei nochmaligem Niederdrücken ein Zurückschalten in den Zwischengang zur Folge haben.

Der Wagen wird so lange im LANGSAMEN oder ZWISCHEN-GANG verbleiben, wie es für den Fahrer zur Erreichung der normalen Geschwindigkeit in diesen Gängen erforderlich ist. Bei normalen Fahrbedingungen ist der Knopf vollständig hineinzudrücken, wodurch die vollautomatische Schaltung den Erfordernissen entsprechend erfolgt.

Hinauffahren starker Steigungen

Wie zuvor beschrieben, schaltet sich bei normalen Strassen- und Verkehrsbedingungen die Übertragung bei entsprechender Bedienung des Gasfusshebels in den LANGSAMEN GANG.

Auf ungewöhnlich langen oder starken Steigungen den Wählhebel in "L"-Stellung bringen, wie unter "L" beschrieben.

Anhalten und Anlassen des Wagens

Zum Anhalten des Wagens Gashebel loslassen und die Bremse betätigen. Kontrollhebel in "D"-Stellung lassen, wodurch die Bremswirkung des Motors das Fahrzeug beim Anhalten unterstützt. Zum Anfahren aus dem Stand nur die Bremse lösen und den Gasfusshebel niederdrücken. Beim Parken des Fahrzeuges den Wählhebel auf "P" stellen und die Handbremse anziehen.

Ein breiter Bremsfusshebel ermöglicht die Bedienung der Fussbremse entweder mit dem linken oder rechten Fuss. Beim Anfahren auf einer Steigung ist die Bedienung des Bremsfusshebels mit dem linken Fuss vorteilhaft, da dadurch das Halten des Wagens mit der Handbremse überflüssig wird.

L. (Langsam)

In dieser Einstellung arbeitet das Getriebe nur im langsamen Gang und wird hauptsächlich beim Auf- und Abwärtsfahren von sehr starken Steigungen bzw. Gefällen, sowie zum Anfahren beim Ziehen von Wohnwagen oder Anhängern wie folgt gebraucht :

(*a*) *BERGAUFFAHREN.* Wenn auf einer langen und starken Steigung die Geschwindigkeit des Wagens in der "D"-Stellung auf ungefähr 16 km/h (10 m.p.h.) verlangsamt wird und klar ersichtlich ist, dass der Wagen wegen anhaltender Steigung oder gleichbleibender Verkehrsbedingungen in dieser oder geringerer Geschwindigkeit gefahren werden muss, "L" wählen, um ein Heisslaufen der Übertragung zu verhüten.

(*b*) *BERGABFAHREN.* Beim Hinunterfahren aussergewöhnlich steiler Gefälle die Fahrgeschwindigkeit auf etwa 48 km/h (30 m.p.h.) oder darunter verlangsamen und dann "L" wählen. Um eine Überbeanspruchung des Übertragungssystems, der Motorenventile usw. zu vermeiden, ist es ratsam, von einer Handeinschaltung in "L" abzusehen, während sich der Wagen in darüberliegenden Geschwindigkeiten befindet.

R. Rückwärtsgang

Vor Einschalten des Rückwärtsganges muss der Wagen völlig zum Stillstand gebracht werden. Für den Fall, dass der Wählhebel versehentlich in die Rückwärtsstellung geschoben wird, ist jedoch eine Sicherheitsvorrichtung vorhanden, die durch eine hydraulische Blockierung arbeitet und bewirkt, dass die Übertragung auf Leerlauf umschaltet, bis die Fahrgeschwindigkeit unter 5-8 km/h (3-5 m.p.h.) verringert ist. Erst dann stellt sich automatisch der Rückwärtsgang ein.

FAHR-HINWEISE

Bedienung des Wagens bei niedrigen Geschwindigkeiten

Läuft der Motor im Leerlauf und ist die eine oder andere Fahrstellung gewählt worden, so neigt das Fahrzeuge dazu—wie bei allen Übertragungen dieser Art — sich nur sehr langsam vorwärtszubewegen ; besonders dann, wenn der Starterklappenzug vollständig herausgezogen wird.

Aus diesem Grunde wird der Fahrer es vorteilhaft finden, beim manövrieren auf beschränkten Plätzen den Bremsfusshebel mit dem linken Fuss zu bedienen, wodurch bei gleichzeitiger Bedienung des Gasfusshebels mit dem rechten Fuss ein Höchstmass an Beherrschung des Fahrzeuges erreicht wird.

Beim Anhalten des Wagens mit eingeschaltetem Gang (im Verkehr oder beim Aussteigen der Fahrgäste) wird der Gebrauch der Fussbremse empfohlen. Diese verhindert ein Vorwärtsrollen des Wagens und vermeidet Unfallgefahr, wenn der Gassfusshebel versehentlich hinuntergedrückt wird.

Anfahren auf starken Steigungen

Wird der Wagen auf einer Steigung zum Halten und der Wählhebel in "P"-Stellung gebracht, ist es möglich, dass sich das Gewicht des Wagens gegen die Bremsen schiebt und dadurch die Sperrklinke in der Übertragung fest einrastet. Um unter diesen Umständen vor der Abfahrt den Mechanismus der Sperrklinke zu lösen, ist wie folgt zu verfahren :

(*a*) Motor starten und Handbremse lösen.

(*b*) Mit den Füssen leicht auf Brems- und Gasfusshebel drücken.

(*c*) Wenn die Vorderseite des Wagens bergaufwärts zeigt, "D" wählen (ohne Rücksicht auf die beabsichtigte Fahrtrichtung).

(*d*) Zeigt die Vorderseite des Wagens jedoch bergab, Wählhebel im Rückwärtsgang lassen.

(e) Den Gasfusshebel langsam hinunterdrücken, bis ein hörbares Klicken das Lösen der Sperrklinke andeutet. Daraufhin sofort Druck auf den Bremsfusshebel ausüben. Jetzt ist der Wagen frei und kann durch Wählen von entweder "D" oder "R" in der gewünschten Richtung gefahren werden. Mit dem allmählichen Zunehmen der Motordrehzahl den Druck auf den Bremsfusshebel verringern. Beachten, dass sich der Wagen mit gelöster Sperrklinke nicht bewegt und die Motorkraft nur zur vorübergehenden Entlastung der Übertragung dient.

Befreiung des Wagens aus Schlamm, Sand oder Schnee

Um den Wagen vorwärts und rückwärts zu bewegen, bis die Hinterräder richtig greifen, Wählhebel bei leicht niedergetretenem Gasfusshebel absechselnd in Stellungen "R" und "L" bringen.

Der Grund, warum der leichte Druck auf den Gasfusshebel beim Hin- und Herbewegen des Wagens zur Befreiung aus Schlamm, Sand und Schnee so wichtig ist, liegt darin, dass bei Vorwärts-Geschwindigkeiten von 5-8 km/h (3-5 m.p.h.) durch Einschalten der "R"-Stellung, wie zuvor angegeben, der Leerlauf in Tätigkeit tritt und sich dieser Zustand mit drehenden Rädern natürlich wiederholt. Beim Herausbewegen aus Schnee, Sand oder Schlamm müssen Richtungswechsel auf Vorwärts oder Rückwärts schnell erfolgen, um jeden günstigen Bewegungsmoment auszunutzen. Dies macht das Einschalten der "R"-Stellung erforderlich, wenn sich der Wagen erst nach vorn bewegt. Um das Eingreifen des Rückwärtsganges bei leichtem Niederdrücken des Gasfusshebels zu erreichen, die Motorgeschwindigkeit beim Hin- und Herbewegen unter 5-8 km/h (3-5 m.p.h.) halten.

Not-Anwerfen des Motors (Anschleppen)

Wird der Motor durch Anschleppen angelassen, kann der Wagen bei eingeschaltetem Gang eine beträchtliche Geschwindigkeit erlangen, sofern die Bremsen nicht sofort angezogen werden. Darum ist es ratsamer, den Wagen von einer Anhöhe zu schieben oder zu rollen als anschleppen zu lassen.

Ganz gleich, wie man auch den Motor startet : Zündung einschalten, Starterzug halb herausziehen (Gebrauch des Gasfusshebels vermeiden) und Wählhebel auf "N" stellen. Sobald die Fahrgeschwindigkeit etwa 40 km/h (25 m.p.h.) beträgt, Wählhebel auf "L" stellen, um so den Motor mit eingeschalteter Übertragung anzuwerfen.

Den Motor nicht mit der Andrehkurbel anlassen, es sei denn, dass sich der Wählhebel in "P"-Stellung befindet, da sich der Wagen sonst von selbst nach vorne in Bewegung setzen kann.

INSTANDHALTUNG

Ölstand prüfen

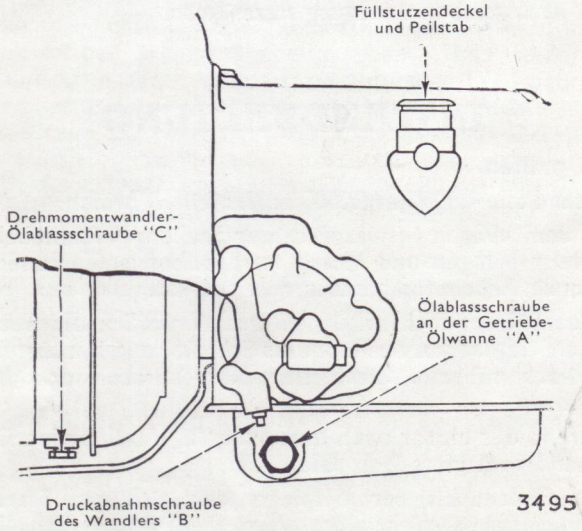
1. Ölstand alle 4.800 km (3.000 engl. Meilen) prüfen.
2. Mit dem Wagen in waagerechter Stellung Wählhebel in "L" Stellung bringen und Motor im Leerlauf laufen lassen, bis er normale Arbeitstemperatur erreicht hat.
3. Mit dem Motor noch im Leerlauf Deckel vom Schauloch abnehmen *und die Gegend um die Verschluss-Schraube auf dem oberen Teil des Getriebes säubern. Dann Verschluss-Schraube und Mess-Stab abnehmen.*
4. Während der Motor noch immer in "L"-Stellung leerläuft, den Ölstand vom Mess-Stab ablesen.
5. Öl auffüllen, bis der Ölspiegel den richtigen Stand (Voll-Markierung) erreicht hat. *Nur Shell Donax T.6 Getriebeöl verwenden.*
6. Den Ölstand nochmals überprüfen, wie unter (3) angegeben. *Nicht überfüllen.*

Ablassen und Wiederauffüllen

1. Ablassen und Wiederauffüllen alle 38.400 km (24.000 engl. Meilen) vornehmen.
2. Handbremse anziehen, Wählhebel in "L"-Stellung bringen und den Motor im Leerlauf laufen lassen, bis er normale Arbeitstemperatur erreicht hat.
3. Motor ausschalten, Ablass-Schraube (A) auf der linken Seite des Getriebes abschrauben und Öl ablassen.
4. Wandler drehen, bis die Ablass-Schraube (C) gegen den unteren Teil des Wandlergehäuses zeigt und Wandlerablass-Schraube herausdrehen.

5. Bei herausgeschraubter Wandlerablass-Schraube den Wandler durch Lösen der Druckabnahmschraube (B) entlüften ; diese Druckabnahmschraube befindet sich im Boden des Servozylinders für den Rückgang.

6. Nach dem Entleeren die Ablass-Schrauben des Drehmomentwandlers und der Ölwanne sowie Druckabnahmschraube des Wandlers (b) wieder einsetzen.



Ablass- und Füllstellen am Getriebe.

7. Deckplatte über dem Füllstutzen des Getriebes vom Wagenboden abnehmen ; Umgebung des Füllstutzendeckels säubern, Deckel und Ölmess-Stab herausnehmen.

8. 5,7 Liter (10 Pinten ; 12 Amerikan Pinten) Shell Donax T.6 Getriebeöl durch den Füllstutzen in das Getriebe einfüllen.

9. Motor anlassen und eine Minute mit Wählhebel in Stellung "L" im Leerlauf arbeiten lassen, damit das Öl aus dem Getriebegehäuse in den Wandler gelangt.

10. Mit Motor im Leerlauf und Wählhebel in Stellung "L" langsam genügend Öl auffüllen, bis der Ölstand die Voll-Markierung auf dem Mess-Stab erreicht. Ungefähr 8,52 Liter (15 Pinten ; 18 Amerikan Pinten) sind zur Neufüllung des Getriebes und Wandlers nach Entleeren erforderlich. *Nicht zu viel Öl einfüllen.*

KUPPLUNG

Der Kupplungsmechanismus ist so konstruiert, dass Einstellen der Kupplung weder notwendig noch durchführbar ist.

Der rückwärtige Anschlag des Fusshebels ist vom Werk eingestellt ; eigenmächtige Änderungen sollen nicht vorgenommen, sondern dem Rootes-Händler überlassen werden.

FLÜSSIGKEITS-VORRATSBEHÄLTER FÜR HAUPTZYLINDER

Die hydraulische Flüssigkeit befindet sich in einem Vorratsbehälter vor der Trennwand (Siehe Plan für Schmier- und Wartungsanweisungen am Ende des Buches).

Flüssigkeitsstand im Hauptzylinder regelmässig prüfen und auffüllen, wenn erforderlich, um Stand bis auf etwa 12 mm ($\frac{1}{2}$") unter der Einfüllöffnung zu halten. Nicht vollständig füllen. Das Auffüllen wird normalerweise nur nach ausserordentlich langen Zeiträumen notwendig. Erhebliches Absinken des Flüssigkeitsstandes lässt auf irgendwelche Undichtigkeiten an der Anlage schliessen. Solche Schäden müssen schnellstens ermittelt und behoben werden.

Vergewissern, dass die Entlüftungsöffnung in der Verschlusskappe des Vorratsbehälters nicht verstopft ist.

Anmerkung : Die Hauptzylinder-Schubstange darf nicht geölt werden.

HINTERACHSE

Ölstand Prüfen

Die kombinierte Füll- und Ölstandschraube befindet sich auf der linken Vorderseite des Differentialgehäuses und ist nur von unterhalb des Wagens zugänglich. Es ist wichtig, dass der Ölstand bis zum Gewindeansatz der Füllöffnung gehalten wird. Wenn nötig mit dem vorgeschriebenen Öl nachfüllen (siehe Plan für Schmier- und Wartungsanweisungen).

Ablassen und Auffüllen

Ölwechsel der Hinterradachse am Ende einer Fahrt ausführen, da dann das Öl warm ist und besser abfliesst. Öl vollständig abfliessen lassen und zum Auffüllen 1 Liter (1$\frac{3}{4}$ Pinten ; 2,1 Amerikan Pinten) von dem vorgeschriebenen Öl auffüllen.

Ein Entlüftungsloch befindet sich ungefähr in der Mitte der rechten Achsbrücke. Dieses Entlüftungsloch von Zeit zu Zeit mit einem Stück Draht reinigen, um ein Verstopfen zu vermeiden.

Hinterradlager

Die Hinterradlager werden von der Hinterradachse aus geschmiert und erfordern keine weitere Schmierung.

BREMSEN

Der Wagen ist mit hydraulischen Girling-Bremsen ausgestattet. Die Vorderradbremsen sind Scheibenradbremsen, die Hinterradbremsen Trommelbremsen mit Servo-Backen.

Durch Druck auf den Bremsfusshebel wird Bremsflüssigkeit aus dem Hauptzylinder in die Radbremszylinder gedrückt, deren Kolben die Bremsbacken betätigen. Um einen leichten Bremsfusshebeldruck zu ermöglichen, ist das Bremssystem mit einer Servo-Vakuumanlage versehen.

VORRATSBEHÄLTER FÜR HAUPTZYLINDER

Die Bremsflüssigkeit befindet sich in einem Behälter vor der Trennwand (Siehe Plan für Schmier- und Wartungsanweisungen am Ende des Buches).

Flüssigkeitsbestand in regelmässigen Abständen nachsehen und auffüllen, wenn erforderlich, um Stand bis auf etwa 12 mm ($\frac{1}{2}$") unter der Einfüllöffnung zu halten. Nicht vollständig füllen. Das Auffüllen ist normalerweise nur nach ausserordentlich langen Zeiträumen nötig. Erhebliches Absinken des Flüssigkeitsstandes lässt auf Undichtigkeiten an der Anlage schliessen. Solche Schäden müssen schnellstens ermittelt und behoben werden.

Vergewissern, dass die Entlüftungsöffnung in der Füllkappe des Hauptzylinders nicht verstopft ist.

Anmerkung : Nicht die Hauptzylinder-Schubstangen ölen.

EINSTELLEN DER BREMSEN

Der Rückanschlag des Fusshebels ist vom Werk eingestellt, und eigenmächtiges Einstellen kann die Bremsleistung beeinträchtigen. Bremseinstellungen nur von einem Rootes-Händler vornehmen lassen.

Vorderradbremsen

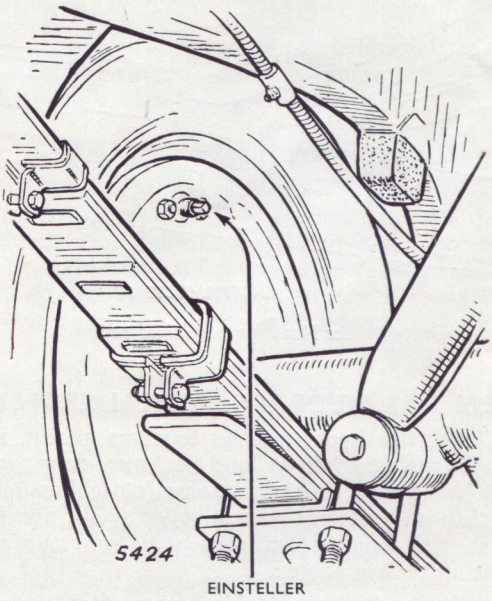
Die Vorderradbremsen sind so konstruiert, dass Einstellungen bei Bremsbelagabnutzung weder notwendig noch durchführbar sind, da sie automatisch beim Bedienen der Fussbremse erfolgen.

Hinterradbremsen

Bremsen bei kalten Bremstrommeln einstellen.

Klötze unter die Vorderräder legen, die Handbremse lösen und den hinteren Teil des Wagens anheben.

Vierkanteinstellschraube auf der hinteren Bremsträgerplatte im Uhrzeigersinn drehen, bis fester Widerstand spürbar ist. Einsteller lockern, bis sich die Bremstrommel ungehindert drehen lässt (gewöhnlich zwei Tasten). Leichtes Schleifen der Ablaufbacken darf gespürt werden, jedoch darf dies nicht stark genug sein, um den freien Lauf des Rades zu hindern. Rad schnell drehen und kräftig Bremse betätigen, um die Backen in der Trommel zu zentrieren. Einstellung nochmals prüfen. Gleichen Vorgang beim anderen Hinterrad wiederholen.

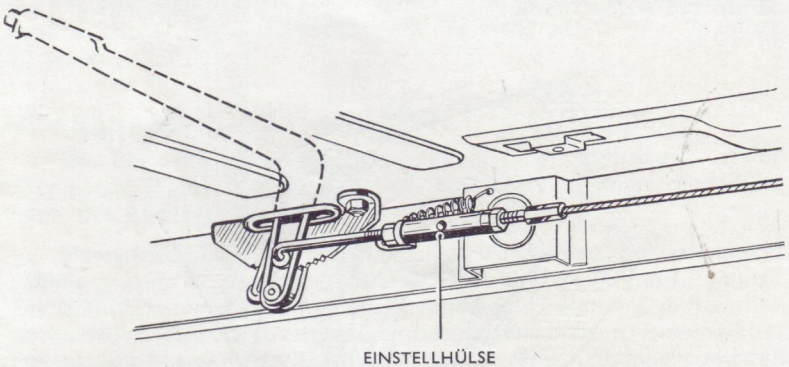


Einstellung der Hinterradbremse

Handbremsen

Das Einstellen der Hinterradbremsen bewirkt ein automatisches Einregulieren der Handbremse. Zeigt sich bei der Handbremse nach Einstellen der Hinterradbremsen noch übermässiges Spiel, die Handbremsen wie folgt einstellen :

Beide Hinterräder vom Boden heben und die Bremsbacken mit der Einstellschraube fest anziehen. Mit gelöster Handbremse die Drahtseillänge berichtigen, so dass der Seildurchhang verschwindet. Nachstellen des Drahtseils durch Drehen der Einstellhülse am vorderen Ende des inneren Seils (unmittelbar hinter dem Handbremshebel—unter dem Wagen) durchführen, nachdem zuvor die Gegenmuttern gelöst wurden (Siehe Abbildung). Die Einstellhülse hat Rechts- und Linksgewinde. Nach richtiger Einstellung sind die Gegenmuttern wieder anzuziehen. Einsteller dann so weit lösen, bis sich die Räder wieder drehen lassen. Bei gelöster Handbremse darf das Seil nicht gespannt sein.



Einstellen der Handbremse (Schild entfernt).

ENTLÜFTEN DES HYDRAULISCHEN SYSTEMS

Das Entlüften des hydraulischen Systems gehört nicht zu den Routine-Instandhaltungsarbeiten und ist nur dann vorzunehman, wenn ein Teil des hydraulischen Systems (einschliesslich der Servo-Vakuumeinrichtung) getrennt wurde, oder wenn der Bremsflüssigkeitsspiegel so tief gefallen ist, dass sich im Hauptzylinder Luft befindet. Entlüften wie folgt :

Mit allen hydraulischen Verbindungen fest und dicht angeschlossen und mit gefülltem Bremsflüssigkeitsvorratstank die

Gummikappe vom Entlüftungsnippel des Zylinders am rechten Hinterrad entfernen. Entlüftungsschlauch am Entlüftungsnippel aufsetzen und das freie Schlauchende in einen sauberen, mit etwas Bremsflüssigkeit gefüllten Behälter tauchen.

Den Entlüftungsnippel um etwa eine Dreiviertelsdrehung lösen und dann den Bremsfusshebel mehrmals ganz langsam durchtreten, bis die in den Behälter fliessende Flüssigkeit gänzlich frei von Luftblasen ist. Bei vollständig durchgetretenem Bremsfusshebel die Entlüftungsschraube anziehen, den Entlüftungsschlauch entfernen und die Staubkappe wieder auf den Entlüftungsnippel setzen. Unter keinen Umständen die Entlüftungsschraube zu stark anziehen.

Den Vorgang an den Entlüftungsschrauben der drei verbleibenden Bremsen wiederholen und mit dem Rad am nächsten zum Hauptzylinder beenden. Beim Entlüften ständig den Vorratstank beobachten, da es äusserst wichtig ist, den richtigen Flüssigkeitsstand beizubehalten. Sollte Luft vom Vorratstank in den Hauptzylinder gelangen, muss der gesamte Entlüftungsvorgang wiederholt werden.

Wenn die Servo-Vakuumeinrichtung eventuell abgetrennt oder entfernt wurde, ist die an den Entlüftungsschrauben ausgestossene Luftmenge grösser als gewöhnlich.

Es ist unbedingt notwendig, dass ein ausreichender Vorrat reiner Bremsflüssigkeit im Vorratstank beim Entlüftungsvorgang fortlaufend vorhanden ist. Nach der Entlüftung den Motor anlassen und eine Reihe von harten Bremsversuchen durchführen. Danach kann das Bremssystem erneut entlüftet werden. um alle Luft, die vielleicht noch in den Leitungen der Servo-Anlage zurückgehalten wurde, zu entfernen.

Nach dem Entlüften den Vorratstank auf die vorgeschriebene Höhe von 12 mm ($\frac{1}{2}''$) unter dem Einfüllansatz auffüllen.

Zum Auffüllen des Vorratstanks niemals Flüssigkeit verwenden, die aus einer entlüfteten Bremsanlage stammt, da diese Flüssigkeit bis zu einem gewissen Grad Luft enthalten kann. Absolute Sauberkeit ist bei der Behandlung jedes einzelnen Teiles des hydraulischen Systems unbedingt erforderlich ; dies betrifft insbesondere die Bremsflüssigkeit. Niemals mit schmutziger Bremsflüssigkeit nachfüllen.

LUFTFILTER DER SERVO-BREMSEINHEIT

Alle 9.600 km (6.000 engl. Meilen) den Filtereinsatz auswechseln (siehe Schmier- und Instandhaltungsplan).

Zum Erneuern des Filters Federklammer und Deckel herausheben. Dann den Filter herausnehmen.

Nach Erneuern des Filters Federklammer und Deckel wieder anbringen.

HYDRAULISCHE ROHRVERBINDUNGEN

Es ist äusserst wichtig, dass sich keinerlei undichte Stellen an den Rohren, Verbindungsstücken, elastischen Schläuchen usw. des hydraulischen Bremssystems befinden. Darum bei normalen Inspektionen oder Einstellungen der Bremsen ebenfalls regelmässig die hydraulischen Rohrverbindungen prüfen und ausserdem noch einmal alle 4.800 km (3.000 engl. Meilen). Sollte ein Anziehen der Verbindungsstücke notwendig sein, kurze Schraubenschlüssel benutzen, die nicht länger als 100-125 mm (4-5 inch) sind. Hierdurch wird einer Beschädigungsgefahr bei den Gelenkverbindungen usw. vorgebeugt, die durch übermässig starkes Anziehen entstehen kann.

DIESE ARBEIT DARF NUR DEM ROOTES-HÄNDLER ANVERTRAUT WERDEN.

LENKVORRICHTUNG

Regelmässig den sechseckigen Einfüllstopfen oben auf dem Lenkgehäuse herausschrauben und mit Spezialöl (siehe Schmier- und Instandhaltungsplan) bis zum unteren Gewindeansatz der Füllöffnung auffüllen.

SERVO-LENKUNG

BESCHREIBUNG

Die Servo-Lenkung wird vom Werk auf Wunsch eingebaut und befindet sich quer hinter dem Motor.

Die Servo-Lenkung ermöglicht leichtes Lenken des Wagens bei geringster körperlicher Anstrengung, erhöht die Manövrierfähigkeit bei geringer Geschwindigkeit und beim Parken auf beschränktem Platz.

Das Servo-Lenksystem verwendet ebenfalls das normale Lenkgehäuse und ist so konstruiert, dass im Falle eines Versagens der hydraulischen Kraft (durch Vernachlässigung der Anlage) der Fahrer immer noch in der Lage ist, den Wagen, wenn auch mit erhöhtem Kraftaufwand, sicher zu lenken.

INSTANDHALTUNG

Ölstand prüfen—alle 1.600 km (1.000 engl. Meilen)

Der Ölbehälter befindet sich an der Trennwand und ist bei geöffneter Motorhaube zugänglich.

Unbedingt darauf achten, dass kein Schmutz in die Anlage gerät. Deshalb die Einfüllkappe und ihre nähere Umgebung vor dem Abnehmen reinigen.

Ein Messstab befindet sich an der Unterseite der Einfüllkappe. Mit dem vorgeschriebenen Öl bis zur "F"-Markierung auffüllen :

Für normale Verhältnisse SHELL X100 10W oder
SHELL X100 MULTIGRADE 10W/30,

bei Temperaturen ständig unter —12°C (10°F)
SHELL X100 MULTIGRADE 5W/20

verwenden. Unter keinen Umständen schmutziges Öl oder Pflanzenöl sowie Bremsöl verwenden. Beim Wiederaufsetzen der Einfüllkappe vergewissern, dass das kleine Luftloch nicht verstopft ist. Wenn nötig, mit einem dünnen Stück Draht reinigen.

Schmieren des Gestänges—alle 1.600 km (1.000 engl. Meilen)

Ausser den üblichen Schmierstellen an den inneren und äusseren Enden der Spurstangen befindet sich ein Öler am Druckzylinder am Ende der Leitung.

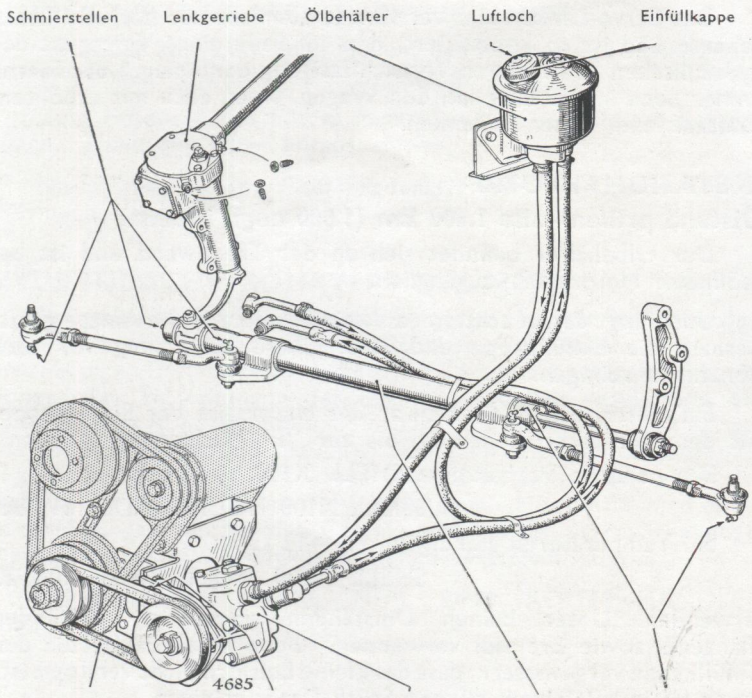
SHELL SPIRAX 140 E.P. oder SHELL RETINAX A verwenden.

Prüfen und Einstellen der Treibriemenspannung—alle 9.600 km (6.000 engl. Meilen)

Bei richtiger Einstellung des Treibriemens an der hydraulischen Pumpe ist es möglich, ihn in der Mitte der beiden Riemenscheiben mit normalem Handdruck etwa 6 mm ($\frac{1}{4}$ inch) durchzudrücken.

Zum Einstellen alle drei Haltebolzen lösen und Pumpe nach innen oder aussen auf dem Mittelpunkt des unteren Bolzens drehen. Die beiden oberen Bolzenlöcher im Haltearm sind für diesen Zweck länglich gehalten.

Abschliessend alle Bolzen fest anziehen.



Bestandteile der Servo-Lenkung.

Füllen der Anlage

Wenn sich aus irgendeinem Grunde keine Flüssigkeit mehr in der Anlage befindet, wie folgt verfahren :

1. Behälter etwas höher als gewöhnlich auffüllen.

2. Motor anwerfen und für eine kurze Zeit leerlaufen lassen.

3. Wagen hochwinden, so dass sich die Vorderräder vom Boden heben. Mit Motor noch im Leerlauf das Lenkrad einige Male von Anschlag zu Anschlag drehen (um so die Luft aus der Anlage auszustossen).

4. Ölstand im Behälter nachprüfen und bis zum richtigen Stand nachfüllen. Vorgang wenn nötig wiederholen.

REIFEN

Die Räder sind mit schlauchlosen Reifen ausgestattet. Vorschriftsmässigen Reifendruck (siehe ALLGEMEINE DATEN) aufrecht erhalten, indem man ihn mindestens einmal wöchentlich prüft und nötigenfalls berichtigt. Es ist wichtig, dass dies bei kalten Reifen geschieht, d.h. bevor der Wagen gefahren wird, da die Druckmessung warmer Reifen mit normaler Lufttemperatur falsche Resultate zeigt.

Reifen verlieren Druck durch Diffusion, auch wenn keine schadhaften Stellen oder beschädigte Ventile vorhanden sind.

Werden durch den Wagenbesitzer für besondere Zwecke Winterreifen mit schwereren Laufflächen als die der Normalreifen angebracht, darf unter keinen Umständen längeres Fahren mit Höchstgeschwindigkeit erfolgen. Gefahrlose Höchstgeschwindigkeit erfolgen. Gefahrlose Höchstgeschwindigkeit und Druckwerte können von den technischen Abteilungen der entsprechenden Reifenhersteller erfahren werden.

Bei Dunlop Weathermaster Reifen ist normaler Druck für anhaltende Geschwindigkeit bis auf 120 km/h (75 m.p.h.) erlaubt Geschwindigkeiten darüber bis auf 136 km/h (85 m.p.h.) dürfen nur für kurze Zeit eingehalten werden. Bei Erhöhung des Reifendrucks auf 42 kg/cm^2 (6 lbs/sq. in.) darf der Wagen mit anhaltenden Geschwindigkeiten von 128-136 km/h (80-85 m.p.h.) gefahren werden Geschwindigkeiten bis zu 144 km/h (90 m.p.h.) sind nur für kurze Zeiten erlaubt.

Darauf achten, dass die Ventilkappen stets aufgesetzt und von Hand gut festgeschraubt werden. Allein die Ventilkappe ermöglicht luftdichten Verschluss, selbst wenn das Ventil versagt. Ausserdem schützt die Ventilkappe das Ventil gegen Staub und Schmutz.

Übermässiger Verschleiss der Reifen kann auf verschiedene Gründe zurückgeführt werden. z.B. auf häufiges, starkes Bremsen, häufiges Anstossen gegen Randsteine beim Parken oder aber auf falsche Lenkeinstellung. Häufiges Anstossen beschädigt die Reifenwände und wird vorzeitigen Reifenverschleiss zur Folge haben.

Wenn bei den Vorderreifen übermässiger Verschleiss festgestellt wird, oder wenn sie in den Kurven übermässig kreischen, ist es ratsam, den Vorspurwinkel und Sturz nachzuprüfen und wenn nötig nachstellen zu lassen. Diese Arbeiten können von Rootes-Händlern mit Spezialgeräten schnell und akkurat durchgeführt werden.

Um eine möglichst lange Lebensdauer des Reifens zu erreichen, ist es ratsam, die Laufräder regelmässig untereinander auszuwechseln. Wir empfehlen, dies etwa alle 4.800 km (3.000 engl. Meilen) durch-

zuführen. Diagonales Auswechseln zwischen linkem Vorderrad und rechtem Hinterrad, sowie rechtem Vorderrad und linkem Hinterrad ist am vorteilhaftesten, da hierdurch die Laufrichtung umgekehrt wird.

Schlauchlose Reifen verlieren normalerweise keine Luft, wenn nicht ein Nagel oder andere kleine, spitze Gegenstände in das Reifenprofil eindringen, vorausgesetzt, sie werden nicht entfernt. Es ist jedoch notwendig, die Reifen in regelmässigen Abständen nachzusehen und eingedrungene, spitze Gegenstände erst dann zu entfernen, wenn ein Luftverlust am wenigsten Unannehmlichkeiten verursacht, z.B. an einer Tankstelle.

Für schnelles Fahren, besonders auf Autobahnen und ähnlichen Strassen, auf denen längere Fahrzeiten mit nahezu Hüchstgeschwindigkeiten möglich sind, muss der Reifendruck um 0,42 kg/cm^2 (6 lbs/sq. in.) erhöht werden.

Auswuchten der Räder

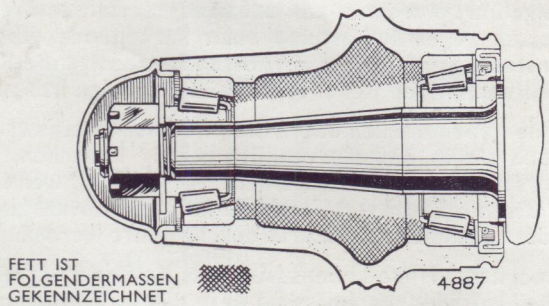
Die Reifen sind an der Seitenwand mit einem Markierungszeichen versehen. Beim Wiederaufziehen des Reifens soll das sich Zeichen in der Nähe des Ventils befinden.

STOSSDÄMPFER

Die Stossdämpfer sind fest verschlossen und dedürfen keiner Wartung.

VORDERRADLAGER

Naben ausbauen, in Petroleum oder Waschbenzin gründlich reinigen und mit Shell Retinax "A" einfetten.



Nabe richtig mit Fett versehen.

Beim Zusammensetzen der Nabe ist auf richtigen Einbau der Kegelrollenlager zu achten. Das Spiel soll ungefähr 0,12 bis 0,23 mm (0,005-0,009 in.) betragen, wobei es sich nicht um radiales Spiel, sondern um das axiale Endspiel handelt.

Die Naben nicht häufiger als empfohlen schmieren. Nicht überfüllen (siehe Schmierplan).

SCHMIERSTELLEN AN LENKUNG UND RADAUFHÄNGUNG

Mit der Fettspritze, die mit dem vorgeschriebenen Schmiermittel gefüllt ist, in regelmässigen Zeitabständen alle Schmiernippel der Lenkung, des Zwischenhebels und der Radaufhängung durch drei oder vier Pumpstösse abschmieren, bis das alte, schmutzige Fett austritt (siehe Schmier- und Instandhaltungsplan für weitere Angaben).

KURBELGEHÄUSE-ENTLÜFTER

Filter alle 9.600 km (6.000 engl. Meilen) entfernen und reinigen. Der Filter befindet sich auf dem Entlüftungsrohr auf der linken Seite des Motors. Er enthält einen Drahtwollfilter und hat ein abnehmbares Gehäuse. Durch Lösen der Befestigungsschraube kann das Gehäuse entfernt werden.

Zum Reinigen den Filter vom Entlüfterrohr entfernen und in reinem Petroleum oder Benzin waschen. Filter trocknen lassen und wieder einsetzen.

ÖLFILTER

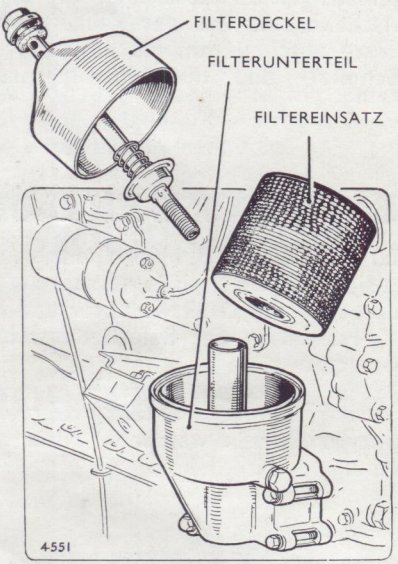
Normalerweise fliesst alles Öl von der Ölpumpe durch den Filtereinsatz, bevor es die Lager erreicht. Dieser Filtereinsatz muss regelmässig nach den empfohlenen Fahrzeiten ausgewechselt werden. Nicht versuchen, ihn zu reinigen. Wird das Auswechseln unterlassen, verstopft sich der Filtereinsatz. Um dadurch entstehenden übermässigen Öldruck auf der Zufuhrseite des Filter zu vermeiden und den Ölzufluss zu den Lagern zu sichern, ist ein Filterentlastungsventil angebracht, das nötigenfalls einen direkten Ölfluss von der Pumpe zu den Lagern ermöglicht.

Auswechseln des Filtereinsatzes

Zuerst die Batterie und den Batteriehalter entfernen.

Am unteren Vorderende des Filtergehäuses befindet sich eine Ölablass-Schraub e,diese Ölablass-Schraube herausschrauben und das Öl aus dem Filtergehäuse ablassen, bevor der Filtereinsatz herausgenommen wird.

Sechskantbolzen auf dem Filtergehäuse lösen, den Gehäusedeckel abnehmen und den Filtereinsatz herausnehmen. Der neue Einsatz kann von beiden Seiten eingesetzt werden. Der neue Gummiabdichtungsring, der mit dem neuen Einsatz zusammen geliefert wird, dient als Ersatz für die alte Gummidichtung im unteren Teil des Filtergehäuses.



Auswechseln des Filtereinsatzes.

KRAFTSTOFFSYSTEM

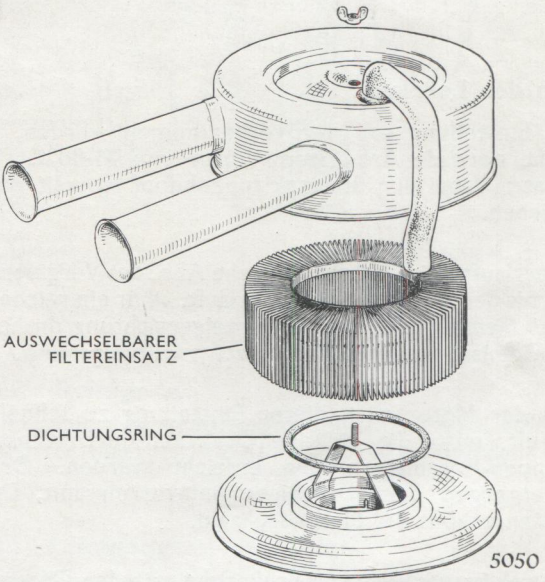
LUFTFILTER UND ANSAUG-GERÄUSCHDÄMPFER

Die Zeitabschnitte für das Auswechseln des kombinierten Luftfilters und des Ansaug-Geräuschdämpfereinsatzes hängen von den Bedingungen ab, unter denen der Wagen gefahren wird.

Im Stadtverkehr und in Gegenden mit verhältnismässig staubfrein Strassen muss das Auswechseln alle 19.200 km (12.000 engl. Meilen) vorgenommen werden. Bei schlechten und staubigen Strassen oder bei rauchiger und nebliger Luft ist häufiger Wechsel erforderlich.

Entfernen und Auswechseln des Filtereinsatzes

1. Flügelmutter abschrauben und den oberen Deckel abnehmen.
2. Filtereinsatz herausnehmen.



Auseinandergenommener Luftfilter.

3. Den oberen Deckel und die Bodenplatte reinigen und dabei sicherstellen, dass keine Fremdkörper in den Lufteinlass des Vergasers gelangen.
4. Vergewissern, dass sich der Dichtungsring in gutem Zustand befindet.
5. Den Filtereinsatz auf der Bodenplatte in die richtige Lage bringen und den oberen Deckel mit der Flügelmutter wieder gut befestigen.

ANMERKUNG : Es ist wichtig, dass der Filtereinsatz nur in trockenem Zustand verwendet wird. KEIN ÖL VERWENDEN.

VERGASER—Typ ZENITH W.I.A.-42

Einregulierung

Bevor der Wagen das Werk verlässt, wird der Vergaser so eingestellt, dass ein zufriedenstellender Leerlauf des Motors gewährleistet ist. Nach dem Einfahren kann es notwendig werden, die Luftregulierschraube und die Drosselklappen-Anschlagschraube neu einzustellen.

Ein anderes Nachregulieren ist nicht erforderlich.

Einstellen des Leerlaufs

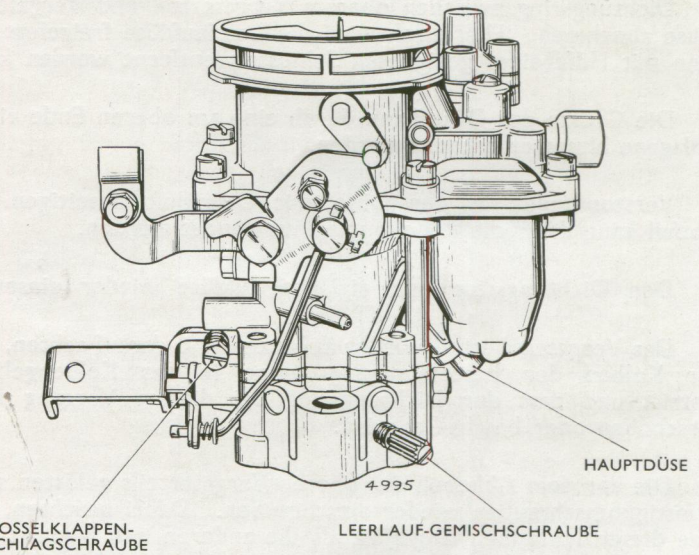
Diese Einstellung soll nur vorgenommen werden, wenn der Motor seine normale Arbeitstemperatur von 71-88°C (160-190°F) erreicht hat ; dabei den Starterklappenknopf so weit wie möglich zurückschieben.

Die Leerlaufgemischschraube (siehe Abb. des Vergasers) so lange verstellen, bis der Motor gleichmässig läuft. Für ein reiches Gemisch die Leerlauf-Gemischschraube in Uhrzeigerrichtung drehen und für ein armes Gemisch in entgegengesetztem Uhrzeigersinn.

Wenn der Motor nach dieser Einstellung zu schnell oder zu langsam läuft, muss die richtige Drehzahl durch Einstellen der Drosselklappen-Anschlagschraube erreicht werden. Drehen der Schraube entgegen dem Uhrzeigersinn verlangsamt, Drehen im Uhrzeigersinn erhöht die Motordrehzahl.

Manchmal ist nach einer Regulierung mit der Drosselklappen-Anschlagschraube ein weiteres Nachstellen der Luftregulierschraube erforderlich.

Kann das gewünschte Resultat durch diese beiden Einstellungen nicht erzielt werden, liegt der Grund dafür gewöhnlich nicht am Vergaser. Gelingt es nicht, einen ordnungsgemässen Leerlauf zu erreichen, kann dieses einen oder mehrere der folgenden Gründe haben ; verschmutzte Zündkerzen oder fehlerhafter Elektrodenabstand ; schmutzige, fehlerhaft eingestellte oder angefressene Verteilerkontakte ; loses Ansaugrohr oder undichte Saugrohrdichtungen, wodurch Lufteintritt ermöglicht wird; verstopftes Ablassrohr der Saugleitung ; ungenaue Sündeinstellung ; verstopfte Leerlaufdüse usw.



Zenith W.I.A. 42 Vergaser.

VERGASER—Reinigung

Es ist möglich, dass in aussergewöhnlichen Fällen eine Verstopfung des Vergasers auftritt. Folgende Punkte müssen dann überprüft werden :

Hauptdüse—Reinigung

Die Düse kann zur Reinigung herausgeschraubt werden. Sie ist sichtbar, wenn der Sechskantstopfen am Boden des Schwimmergehäuses mit einem Allenschlüssel herausgeschraubt wird.

Leerlaufdüse—Reinigung

Klammer, die den Lufteinlasskrümmer am Oberteil des Vergasers festhält, lösen und Krümmer abnehmen.

Den Starterklappenzug vollständig herausziehen.

Die sechs Schrauben, die das Vergaseroberteil auf dem Vergasergehäuse festhalten, herausschrauben. Das Vergaseroberteil vorsichtig abheben und es gegen den Kipphebeldeckel lehnen. Es darf nicht über das Gelenk der Beschleunigerpumpe gelehnt werden.

Dichtungsring zwischen oberem Vergaserteil und Vergasergehäuse abnehmen. Hierdurch wird die Leerlaufdüse freigelegt, die dann mit Hilfe eines geeigneten Schlüssels entfernt werden kann.

Die Grösse der Düse kann durch eine am oberen Ende eingeschlagene Nummer erkannt werden.

Verstopfungen in der Düse mit Druckluft beseitigen. Im Notfall kann dafür die Reifenpumpe verwendet werden.

Den Dichtungsring und die Leerlaufdüse wieder einsetzen.

Das Vergaseroberteil wieder aufsetzen und darauf achten, dass der Kolben der Beschleunigungspumpe in das Kolbengehäuse eintritt und dass der Dichtungsring bei diesem Vorgang nicht verschoben oder beschädigt wird.

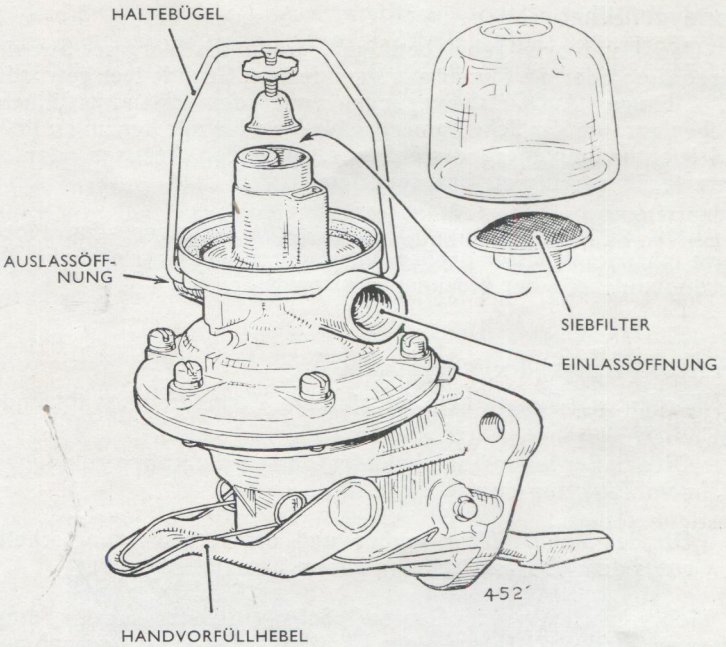
Die vor dem Abheben des oberen Vergaserteils gelösten sechs Befestigungsschrauben wieder einschrauben. Dabei beachten, dass eine dieser Schrauben länger ist als die anderen und in das tiefste Gewindeloch einzusetzen ist.

Den Ansaugkrümmer wieder anbringen und die Befestigungsklammer wieder fest anzishen.

Starterklappenzug wieder vollständig hineinschieben.

ABLAUFROHR DER ANSAUGLEITUNG REINIGUNG

Ein Verstopfen des Ablaufrohres an der Ansaugleitung kann ein Ansammeln von Benzin am Boden Ansaugleitung verursachen und dadurch die grössten Anlass-Schwiergkeiten hervorrufen. Das Ablaufrohr kann zum Reinigen und Prüfen durch Abschrauben des Verbindungsstückes an der Ansaugleitung abgenommen werden. Die Bohrung in der Ansaugleitung mit einem Stück Draht reinigen. Dann das Ablaufrohr selbst prüfen und vom oberen Ende aus hindurchblasen. Ist es verstopft, den kleinen Messingstift am unteren Ende herausnehmen, wodurch das Kugelventil gelöst wird. Das Rohr dann mit einem passenden Stück Draft reinigen. Gleichzeitig die Kugeln und ihre Lagerung in Benzin oder Petroleum reinigen. Kugelventil und Ablaufrohr wieder zusammensetzen und mit einem neuen Messingstift sichern.



Kraftstoffpumpe.

KRAFTSTOFFPUMPE—REINIGUNG

Das Reinigen des Siebfilters, der nach dem Abnehmen der Glasfilterkappe sichtbar wird, ist das einzige, was zur Instandhaltung der Treibstoffpumpe erforderlich ist. Die Filterkappe kann abgenommen werden, indem man die Schraube am Haltegügel oben an der Kappe abschraubt und den Bügel nach der Seite umlegt. Der Siebfilter kann dann vorsichtig aus der Pumpe herausgehoben und in sauberem Benzin gewaschen werden. Filter vorsichtig wieder einsetzen und darauf achten, dass er ganz hineingeschoben wird.

Beim Wiederaufsetzen der Filterkappe darauf achten, dass die Korkdichtung um den Pumpenkörper unversehrt bleibt und gut aufsitzt.

Die Festellschraube des Filterbügels fest anziehen, um einen dichten Verschluss zu erhalten, jedoch keinen übermässig grossen Druch ausüben, da sonst die Korkdichtung frühzeitig abgenutzt wird.

Handvorfüllhebel

Den Handvorfüllhebel betätigen, wenn das Vergaser-Schwimmergehäuse oder die Pumpe aus irgendeinem Grunde leer geworden ist. Einige Aufwärtsbewegungen mit dem Handvorfüllhebel reichen aus, um das Schwimmergehäuse wieder mit Benzin zu füllen und leichtes Starten zu ermöglichen, ohne den Anlasser oder die Batterie übermässig zu beanspruchen.

Lässt sich der Handvorfüllhebel nicht betätigen, den Motor etwas mit dem Anlasser drehen, um dadurch den Antriebshebel der Benzinpumpe von der Nockenwelle abzuheben.

Kraftstoffmangel im Vergaser

Fördert die Pumpe kein Benzin zum Vergaser, muss folgendes geprüft werden :

1. Ob sich Benzin im Tank befindet, und ob die Rohrverbindungen vom Tank zur Pumpe dicht sind.

2. Ob der Pumpenfilter sauber und die Korkdichtungsscheibe unter dem oberen Deckel in gutem Zustand ist.

Sollten nach längerem Gebrauch Schwierigkeiten mit der Pumpe auftreten, sind die Dienste eines Händlers in Anspruch zu nehmen. Pumpen sind eine Spezialkonstruktion, deren Überholung oder Reparatur nicht vom Besitzer oder Fahrer ausgeführt werden kann.

ZÜNDKERZEN

HERAUSNEHMEN

Zur Erzielung zufriedenstellender Motorleistung sind einwandfreie Zündkerzen von grosser Wichtigkeit. Beim Auswechseln unbedingt Wert darauf legen, dass der richtige Typ verwendet wird (siehe ALLGEMEINE ANGABEN).

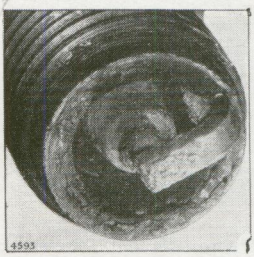
Vom Ausprobieren verschiedener Zündkerzen wird abgeraten, da Fabrikat und Typ der vorgeschriebenen Zündkerze den Erfordernissen des Motors am besten entsprspricht.

Richtige Einstellung des Elektrodenabstandes (Funkenstrecke zwischen Mittel- und Masseelektrode) ist zur Erzielung einwandfreier Motorleistung wesentlich. Der empfohlene Elektrodenabstand beträgt 0,63 mm (0,025 in.).

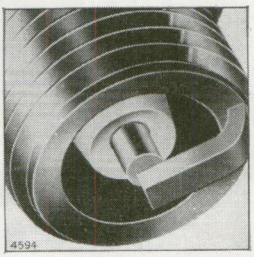
Dieser Abstand soll nicht geschätzt, sondern mit einer Fühlerlehre gemessen werden. Zum Einstellen darf nur die Seitenelektrode (Masseelektrode) nachgebogen werden. Niemals versuchen, die Mittelelektrode zu biegen, da hierdurch der Isolator beschädigt werden kann.

Die Zündkerzengewinde mit einer Drahtbürste reinigen und Kupferdichtungsringe erneuern, wenn sie stark abgenutzt oder übermässig abgeflacht sind. Die Gewinde oder Dichtungsscheiben nicht einfetten oder einölen, da hierdurch eine isolierende Wirkung ausgeübt werden kann, wodurch der Starkstrom auf die Masse an der Aussenseite der Kerze überspringt.

Um geringen Kraftstoffverbrauch und leichtes Anspringen des Motors zu erzielen, sind die Zündkerzen regelmässig zu prüfen und zu reinigen. Am besten wird dies mit einem Spezialzündkerzenreinigungs- und Prüfapparat durchgeführt. Ölige und schmutzige Zündkerzen mit angefressenen Elektroden verringern die Motorleistung und führen zu hohem Kraftstoffverbrauch.



Alte, verschmutzte Zündkerze.



Neue, saubere Zündkerze.

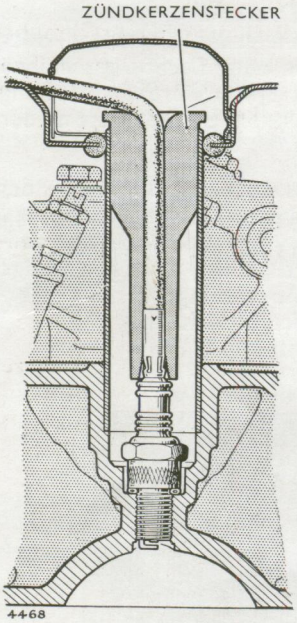
Verschmutzte und saubere Zündkerzen.

Um beste Motorleistung bei geringem Verbrauch zu erzielen, Zündkerzen nicht einzeln, sondern satzweise auswechseln, wenn bei der Prüfung schlechte Ergebnisse festgestellt werden, oder wenn an den Elektroden Schmelzstellen sichtbar sind.

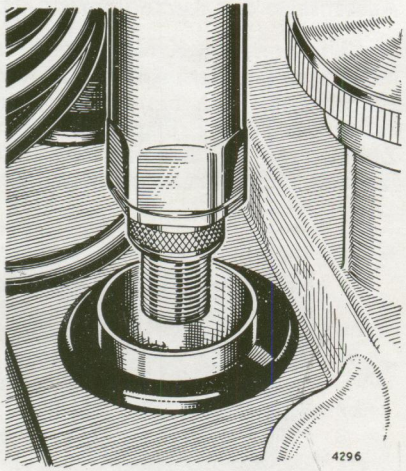
Herausnehmen der Zündkerzen

Wird es notwendig, die Zündkerzen zum Reinigen und Neueinstellen herauszunehmen, den Spezialschlüssel aus der Werkzeugausrüstung wie folgt verwenden.

Der Steckschlüssel besitzt einen eingebauten Halter, der ein sicheres Greifen der Zündkerzen ermöglicht, so dass sie leicht entfernt und eingesetzt werden können.



Zündkerze und Kabel, richtig eingefügt.



Zündkerze, die mit Spezialsteckschlüssel entfernt wird.

1. Luftschlauch am Vergaser und am Luftfilter lösen, wenn erforderlich. Zündkerzen-Abdeckkappe, die durch Federn zwischen den Seiten des Ventildeckels befestigt sind, herausnehmen.

2. **Zündkerzenkabel durch Herausziehen des Zündkerzensteckers, durch den das Kabel zur Kerze geführt wird, lösen. Unter keinen Umständen am Kabel selbst ziehen.** Das Kabel befindet sich so im Zündkerzenstecker, dass es am Zündkerzenende NUR DANN abgenommen oder erneuert wird, WENN DER ZÜNDKERZENSTECKER VERSCHOBEN WIRD.

3. Zündkerzenlöcher nachprüfen und sicherstellen, dass sich an den Zündkerzenlöchern keine Fremdkörper befinden, die beim Herausnehmen der Zündkerzen in den Motor fallen können. Diese Vorsichtsmassnahme darf nicht unterlassen werden und kann schnell mit einer Inspektionslampe oder einer Taschenlampe und einem Spiegel durchgeführt werden.
4. Die Zündkerzen mit dem Spezialsteckschlüssel herausschrauben. Darauf achten, dass mit jeder Zündkerze der dazugehörige Dichtring herausgezogen wird. Normalerweise kann der richtige Dichtring nicht von der Zündkerze abfallen.

Wiedereinsetzen der Zündkerzen

1. Vor dem Wiedereinsetzen der Zündkerzen sicherstellen, dass keine alten Dichtringe in den Kerzenlöchern verblieben sind. Es ist wichtig, dass nur jeweils ein Dichtring unter jeder Kerze verwendet wird.
2. Zündkerze in den Spezialsteckschlüssel einsetzen. Zündkerze einschrauben und in der üblichen Weise anziehen.
3. Zündkerzenkabel durch Herunterdrücken am Zündkerzenstecker in seine richtige Lage bringen. Die Längen der Zündkerzenkabel sind so berechnet, dass ein falsches Anschliessen beinahe unmöglich ist.
4. Zündkerzenstecker wieder aufsetzen und sicherstellen, dass er ringsum richtig eingerastet ist.

VERTEILER

SCHMIEREN

Verteilerwelle

Zur Schmierung der Verteilerwelle, die Schmierbüchse an der Seite des Verteilergehäuses nur eine volle Drehung im Uhrzeigersinn drehen. Büchse, wenn sie leer ist, lösen und mit Shell Retinax "A" füllen.

Zündzeitpunkt-Versteller, Nockenlager und Unterbrecherdrehzapfen

Zum Schmieren des Zentrifugal-Zündzeitpunkt-Verstellers einige Tropfen Motoröl durch die Öffnung am Rande der Unterbrecher-Bodenplatte einführen. Die Welle leicht mit Shell Retinax "A" einschmieren. Zur Schmierung der Nockenlager den Verteilerfinger abheben und die Welle mit einigen Tropfen Motoröl versehen. Es ist nicht erforderlich, die freigelegte Schraube zu entfernen, da ausreichender Spielraum für den Öldurchfluss vorhanden ist.

Den Verteilerfinger wieder befestigen, indem der Vorsprung vorsichtig in die Kerbnute an der Welle eingeführt wird, und den Verteilerfinger dann so weit wie möglich nach unten drücken.

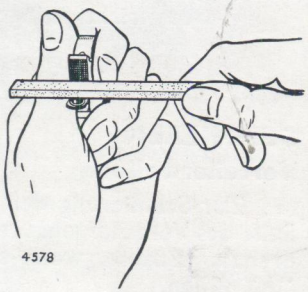
Den Kontakt-Drehzapfen nur mit einem einzigen Tropfen Öl versehen.

REINIGEN UND EINSTELLEN

Den Verteilerdeckel mit einem weichen, trockenen Tuch von innen und aussen reinigen ; dabei besonders die Zwischenräume zwischen den Metallelektroden beachten. Ebenso sicherstellen, dass sich die Kohlenbürste leicht in ihrer Führung bewegen lässt.

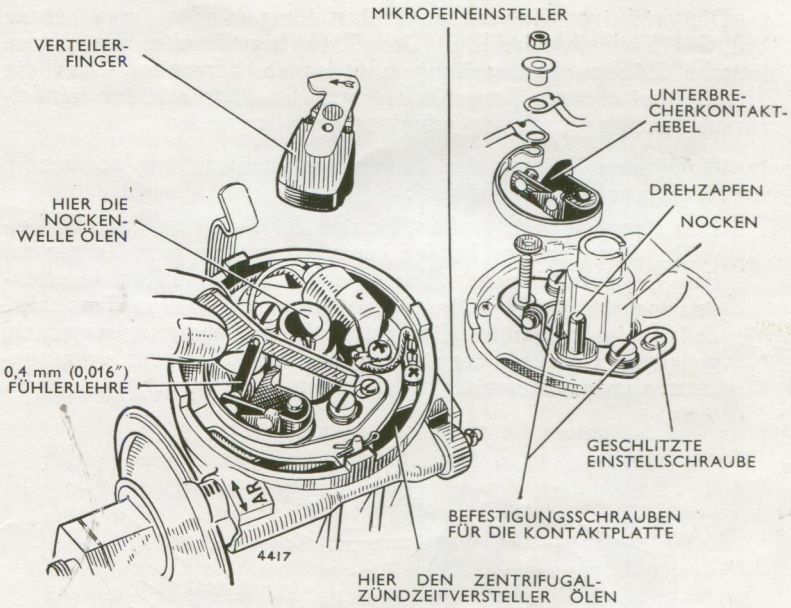
Den Unterbrecher prüfen. Die Kontakte müssen ganz frei von Öl oder Fett sein. Sind sie verbrannt oder geschwärzt, müssen sie mit Karborundstein oder Schmirgelleinen gesäubert werden ; dann Kontakte mit einem in Benzin getauchten Lappen säubern. Das Reinigen kann durch Abnehmen des Unterbrecherhebels erleichtert werden. Zu diesem Zweck die Mutter, das Isolierstück und die Verbindungen vom Zapfen lösen, an dem die Unterbrecherfeder befestigt ist. Der Unterbrecherhebel kann dann von seinem Drehzapfen entfernt werden.

Bevor der Unterbrecherhebel wieder angebracht ist, den Drehzapfen mit Fett einschmieren.



Reinigen der Unterbrecherkontakte.

Nach dem Reinigen die Einstellung der Unterbrecherkontakte prüfen. Den Motor von Hand drehen, bis die Kontakte den Höchstabstand erreicht haben.
Er soll 0,4 mm (0,016 in.) betragen. Fällt die Messung anders aus, den Motor in der Stellung halten, die den Höchstabstand zwischen den Kontakten ergibt und die beiden Befestigungsschrauben der Kontaktplatte lösen. In der Platte befindet sich eine mit einem Schlitz versehene Einstellschraube, mit deren Hilfe der Kontaktunterbrecher nach Wunsch mehr geöffnet oder geschlossen werden kann. Schrauben wieder gut anziehen. Einstellung auch bei anderen Motorstellung ebenfalls auf Höchstabstand zwischen den Kontakten prüfen.



Verteiler : Allgemeine Wartungsangaben.

ZÜNDZEITPUNKTEINSTELLUNG

Kleines Nachstellen des Zündzeitpunktes ist manchmal notwendig, um Höchstleistung mit einem bestimmten Brennstoff zu erzielen. Aus diesem Grunde ist eine Feineinstellung im Verteiler eingebaut. Sie besteht aus einer Rändelschraube, mit der man den Verteiler vor- und nachstellen kann. Pfeilzeichen A und R, die in das Gehäuse eingeprägt sind, zeigen an, in welche Richtung man die Schraube zum Vor- und Nachstellen zu drehen hat. Eine Gradeinteilung neben der Rändelschraube ermöglicht Feineinstellung (A = mehr Vorzündung ; R = mehr Spätzündung).

Eine Änderung um einen Teilstrich auf der Gradeinteilung ist gleichbedeutend mit einer Kurbelwellenumdrehung von 4°, und eine Drehung mit der Rändeleinstellschraube entspricht einer Kurbelwellenumdrehung von 3°.

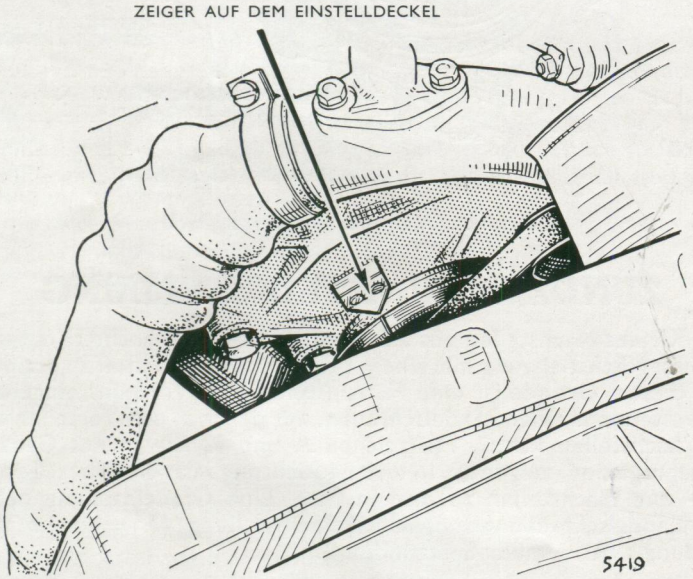
PRÜFEN DER ZÜNDZEITPUNKTEINSTELLUNG

Die Zündfolge des Motors ist 1-5-3-6-2-4. Bevor die Zündung nachgeprüft oder nachgestellt wird, sicherstellen, dass der Verteilerkontaktabstand richtig eingestellt ist.

Die richtige Zündzeitpunkteinstellung findet man unter "ALLGEMEINE ANGABEN. Die Zahl betrifft die sogenannte statische Zündpunkteinstellung und ist so berechnet, dass die Zündung bei oberem Totpunkt erfolgt. Sie kann mit der Rändelschraube nach Wunsch vor- oder nachgestellt werden.

Wenn eine Prüfung der Zündzeitpunkteinstellung notwendig wird, ist wie folgt zu verfahren :

1. Den Motor so weit drehen, bis sich der Strich auf dem Kurbelwellen-Schwingungsdämpfer genau gegenüber dem Zeiger auf dem Gehäuse befindet. Daraus ergibt sich eine Kurbelwellenstellung mit Kolben Nr. 1 und Nr. 6 im oberen Totpunkt. Es ist beim Prüfen der Zündzeitpunkteinstellung unwesentlich, welcher dieser Zylinder sich im Arbeitshub befindet, vorausgesetzt, dass der Verteiler nicht ausgetauscht wird.



Markierung für die Zündeinstellung.

2. Darauf achten, dass sich die Rändelschraube in Mittelstellung befindet. Die Verteilerkappe entfernen und eine 12 V Glühbirne zwischen der Niederspannungsklemme und einer guten Masse anschliessen. Bei eingeschalteter Zündung zeigt die Birne das Öffnen der Unterbrecherkontakte durch Aufleuchten an.

3. Die Verteiler-Klemmschraube lösen und den Verteiler entgegengesetzt dem Uhrzeigersinn um einen Winkel von 30° drehen. Wenn notwendig, das Rohr für die Unterdruckzündverstellung lösen, um Überlastung zu vermeiden.

4. Die Zündung durch einen leichten Fingerdruck im Uhrzeigersinn auf den Verteilerfinger einschalten. Dann das Verteilergehäuse im Uhrzeigersinn zurückdrehen, bis die Birne eben aufleuchtet. Danach die Klemmschraube wieder anziehen.

5. Motor um eine volle Umdrehung drehen und Zündeinstellung noch einmal prüfen. Sobald der Einstellstrich auf dem Kurbelwellen-Schwingungsdämpfer dem Zeiger auf dem Einstellgehäuse gegenüberliegt, muss die Birne kurz aufleuchten. Wenn die Zündeinstellung jetzt richtig ist, die Zündung ausschalten, die Birne entfernen und die Verteilerkappe wieder aufsetzen.

6. Der Zündzeitpunkt ist nun auf den oberen Totpunkt eingestellt, und die Rändelschraube muss jetzt zum Vorstellen der Zündung nach den unter "TECHNISCHE DATEN" auf Seite 6 angeführten Einstellungen entsprechend gedreht werden. Ein Teilstrich ist gleichbedeutend mit 4°, und eine Umdrehung der Rändelschraube entspricht 3° der angegebenen Einstellung.

EINSTELLEN DES KIPPHEBELS

Einstellen bei warmem Motor vornehmen.

Die Zündkerzenhaube abnehmen und die Zündkerzenkabel von den Kerzen durch Ziehen an den Kabelhülsen lösen.

Kipphebeldeckel durch Lösen der vier Spaltkopfmuttern abnehmen.

Es ist sehr wichtig, dass die Stössel beim Prüfen und Einstellen der Zwischenräume auf der Nockenwelle ruhen, d.h. auf dem Grundkreis des Nockens ; also ein gutes Stück von der Nockensteigung entfernt.

Diese Lage ist am einfachsten zu erreichen, indem man den Motor dreht, bis der einzustellende Kipphebel das Ventil zur Höchstöffnung gebracht hat, und dann den Motor um eine ganze Umdrehung weiterdreht. Dadurch wird die Nockenwelle halb gedreht und der Stössel auf den Rücken des Nockens gebracht. Man wird feststellen, dass, wenn sich der Stössel in der richtigen Einstellposition befindet, das Ventil des entsprechenden Zylinders vollständig geöffnet ist. Die sich entsprechenden Zylinder sind 1 und 6 bzw. 2 und 5 bzw. 3 und 4.

Die Ventile sind daher durch Drehen der Kurbelwelle um jeweils 120° (eine Drittelumdrehung) zwischen jeder Einstellung in der folgenden Reihenfolge einzustellen :

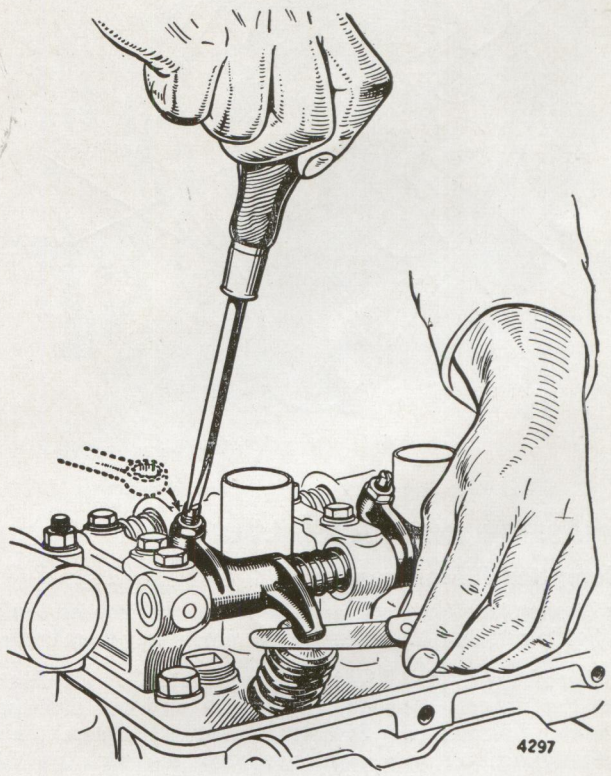
Einlasskipphebel	Nr. 1	mit	Einlassventil	Nr. 6	offen
,,	Nr. 5	,,	,,	Nr. 2	,,
,,	Nr. 3	,,	,,	Nr. 4	,,
,,	Nr. 6	,,	,,	Nr. 1	,,
,,	Nr. 2	,,	,,	Nr. 5	,,
,,	Nr. 4	,,	,,	Nr. 3	,,
Auslasskipphebel	Nr. 1	mit	Auslassventil	Nr. 6	vollständig offen
,,	Nr. 5	,,	,,	Nr. 2	,, ,,
,,	Nr. 3	,,	,,	Nr. 4	,, ,,
,,	Nr. 6	,,	,,	Nr. 1	,, ,,
,,	Nr. 2	,,	,,	Nr. 5	,, ,,
,,	Nr. 4	,,	,,	Nr. 3	,, ,,

Die richtigen Kipphebelabstände sind unter "TECHNISCHE DATEN" angegeben.

Um das Spiel einzustellen, die Sicherungsmutter unter dem Einstellschraubenkopf lösen und Schraube mit einem Schraubenzieher drehen, bis eine Fühlerlehre entsprechender Stärke leicht zwischen Ventilhebel und Ventilschaft eingeschoben werden kann. Die Sicherungsmutter wieder anziehen und das Spiel prüfen, bevor zum nächsten Ventil übergegangen wird. Auf diese Weise fortfahren, bis alle Ventile geprüft sind.

Wenn diese Arbeit zum ersten Mal durchgeführt wird, ist es ratsam, jeden Kipphebel nach dem Einstellen mit Kreide zu kennzeichnen.

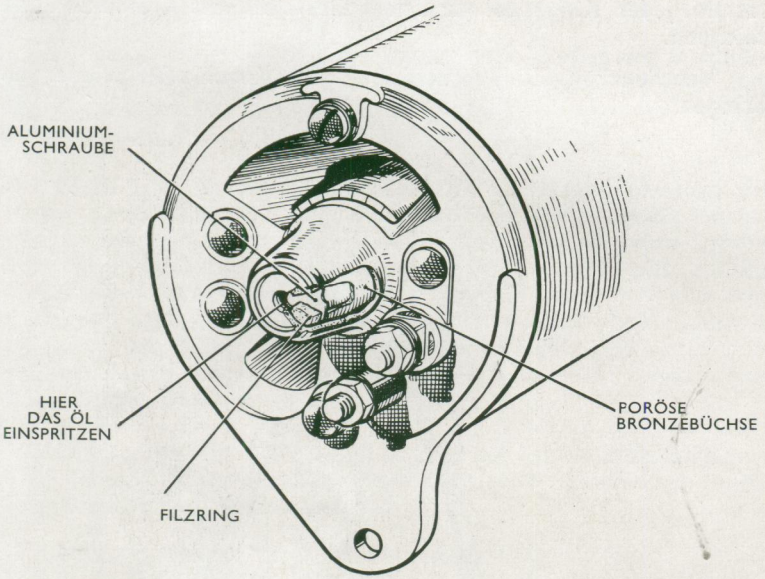
Ventildeckel, Zündkerzenkabel und Kabelhaube wieder anbringen.



Einstellen des Kipphebelspiels.

LICHTMASCHINE

Ein eingebauter, automatischer Spannungsregler sorgt dafür, dass der Ladestrom je nach dem Ladezustand der Batterie und zur Ladung der im Betrieb befindlichen elektrischen Ausrüstung die erforderliche Stärke hat. Der Regler darf nur von Rootes-Händlern nachgestellt werden.



Ölstelle für Lichtmaschinen-Lager.

REGELMÄSSIGE INSTANDHALTUNG

Einstellung der Riemenspannung

Der Riemen ist richtig gespannt, wenn es möglich ist, ihn auf der längsten Stelle mit dem Daumen um 16 mm ($\frac{5}{8}$ in.) durchzudrücken.

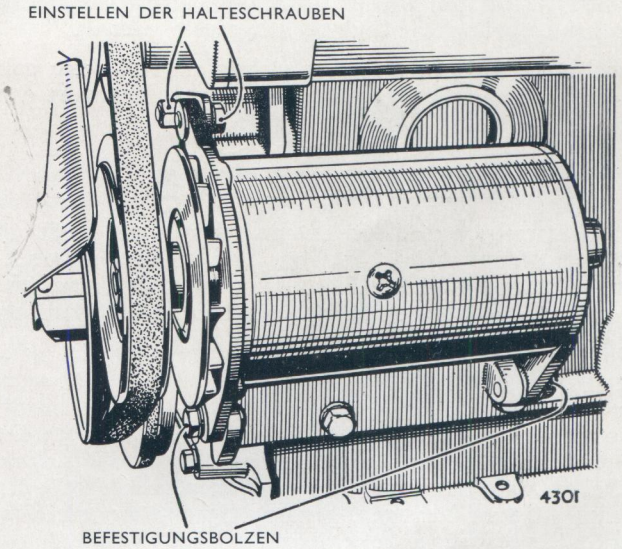
Zur Berichtigung der Riemenspannung die Grundbefestigungsbolzen an der unteren Vorder- und Hinterseite der Lichtmaschine und die beiden Bolzen an der Stelleiste lösen. Lichtmaschine auf den Grundbefestigungsbolzen verschieben, bis die richtige Riemenspannung erreicht ist und alle Bolzen wieder anziehen. Den Motor laufen lassen und die Riemenspannung nochmals nachprüfen.

Ölen

Das Ölen wird durch Einspritzen von Motoröl in eine Öffnung im Abschlussdeckel vorgenommen ; das Öl wird von einer als Reservoir wirkenden Filzscheibe aufgesogen.

Prüfen des Kollektors und der Kohlen

Die Lichtmaschine alle 38,400 km (24.000 engl. Meilen) vom Motor abnehmen und dann den Kollektor durch die Entlüftungsöffnung (die grössere der beiden Öffnungen im Abschlussdeckel) untersuchen.



Lichtmaschinen- und Ventilatorriemen-Einstellung.

Der Kollektor soll sauber, d.h. frei von Öl und Schmutz, sein und ein blankes Aussehen haben. Wenn verschmutzt, ist er mit einem weichen, wollenen Lappen durch die kleinere Öffnung im Abschlussdeckel zu säubern. Dies kann dadurch erleichtert werden, indem der Lappen um ein Stück Holz gewickelt und gegen den Kollektor gedrückt wird. Gleichzeitig den Anker von Hand drehen. Ist der Kollektor sehr verschmutzt, den Lappen leicht mit Benzin anfeuchten.

Die Kohlenhalter (nach Abmontieren der Lichtmaschine) prüfen. Hierzu beide durchgehenden Bolzen der Kohlenhalter und anschliessend den Abschlussdeckel sowie das Gehäuse abnehmen.

Beide Kohlen etwas anheben und sie in dieser angehobenen Stellung mit den Spannfedern befestigen.

Den Anschlussdeckel lose auf den Anker schrauben und die Kohlen lösen, so dass sie ihre ursprüngliche Stellung auf dem Kollektor einnehmen.

Die Kohlen müssen sich in den Führungen leicht bewegen lassen, wenn die Spannfedern zurückgehalten werden und leicht an den biegsamen Anschlüssen gezogen wird. Wenn eine Kohle etwas klemmt, muss sie aus ihrer Fassung entfernt und ihre Seiten mit einem in Benzin angefeuchteten Lappen gesäubert werden.

Um die richtige Stellung der Kohlen beizubehalten, müssen sie immer in ihre ursprüngliche Lage zurückgesetzt werden.

Verschlissene Kohlen, die nicht richtig am Kollektor anliegen oder bis 11,11 mm ($\frac{7}{16}$″) abgenutzt sind, müssen erneuert werden.

ANLASSERMOTOR

Der Anlassermotor wird durch einen sich vorn auf der Stirnwand befindlichen Solenoidschalter betätigt, der wiederum durch den Zündschalter bedient wird. In Notfällen oder zu Prüfzwecken kann das Solenoid von Hand durch Niederpressen der Gummikappe, die den Tauchkolben abdeckt, bedient werden.

WARTUNG

Die einzige, normalerweise notwendige Wartung besteht aus gelegentlichem Prüfen der Kohlen und Reinigen des Kollektors. Die Metallabdeckung entfernen und nachsehen, ob sich die Kohlen in der Fassung leicht bewegen. Hierzu Spannfeder zurückhalten und leicht an den biegsamen Anschlüssen ziehen. Wenn eine Kohle etwas klemmt, muss sie aus ihrer Fassung genommen und ihre Seiten mit einem mit in Benzin angefeuchteten Lappen gesäubert werden. Darauf achten, dass die Kohlen in ihre richtige Stellen zurückgesetzt werden, damit sie ihre ursprüngliche "Lage" beibehalten. Kohlen, die bis 8 mm ($\frac{5}{16}$″) abgenutzt sind, müssen erneuert werden.

Der Kollektor soll sauber, d.h. frei von Öl und Schmutz sein und ein blankes Aussehen haben. Wenn verschmutzt, muss er gereinigt werden, indem man einen feinen, trockenen Lappen dagegen presst, während der Anker von Hand mit Hilfe eines Schraubenschlüssels an der Vierkantverlängerung der Welle gedreht wird. Die Vierkantwelle wird durch Abnahme der muffenförmigen Metallverschalung zugänglich. Ist der Kollektor sehr stark verschmutzt, den Lappen mit Benzin anfeuchten.

Wenn sich Ritzel und Schwungrad beim Ineinandergreifen verklemmen, können sie gewöhnlich durch Drehen des Ankers im Anlassermotor (Vierkantverlängerung des Kollektors mit einem Schraubenschlüssel drehen) gelöst werden. Die Verlängerung wird nach Abziehen der Abdeckkappe zugänglich (Schiebesitz).

Sollte der Anlassermotor nicht richtig ins Schwungrad eingreifen, kann dies darauf zurückzuführen sein, dass der Antrieb einer Reinigung bedarf. Das Ritzel muss sich frei auf der Gewindemuffe bewegen. Wenn sich Schmutz oder andere Fremdkörper auf der Büchse befinden, muss sie mit Petroleum gesäubert werden. Nach der Säuberung ist der Antrieb leicht mit dünnem Maschinenöl zu schmieren.

BATTERIE

Die Instandhaltung der Batterie besteht im wesentlichen aus regelmässiger Kontrolle und Pflege.

1. Die Batterie und ihre Umgebung immer sauber und trocken halten. Das gilt besonders für das obere Teil der Batterie, um Kurzschluss zwischen den Zellen zu vermeiden.

2. Man entferne die Lüftungsstopfen und überzeuge sich davon, dass die Gummidichtungen in gutem Zustand und die Lüftungslöcher nicht verstopft sind.

3. Den Säurestand prüfen und, wenn erforderlich, die Zellen nachfüllen. Bei richtigem Stand reicht die Flüssigkeit gerade über die Oberkante der Platten. Die Batterie nicht überfüllen, da sonst Säure durch die Belüftungsöffnung entweichen und die Anschlüsse sowie angrenzende Teile des Wagens angreifen kann. Beim Nachfüllen der Batterie ist die Verwendung eines Lucas Batterie-Füllgerätes sehr zweckmässig, da es den vorgeschriebenen Säurestand automatisch beibehält und verhütet, dass destilliertes Wasser über die Batterie verschüttet wird.
   Stets nur destilliertes Wasser zum Nachfüllen verwenden. Nie ein offenes Licht zum Prüfen des Batteriestandes verwenden, da das Knallgas, das in einer geladenen und in geringem Masse auch in einer stehenden Batterie entsteht, hochexplosiv ist. Batterieflüssigkeit darf niemals von einer Zelle in eine andere umgefüllt werden.

4. Vor dem Anbringen der Kabelklemmen die Innenseite der konischen Öffnung leicht mit Vaseline einreiben und dann die

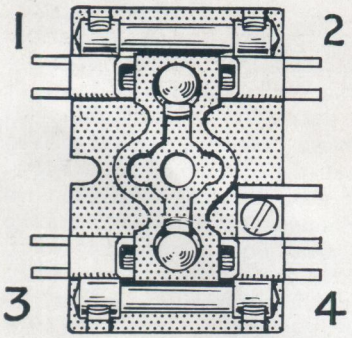
Klemmen mit der Hand auf die Anschlusspole schieben. Die Schrauben mässig anziehen. Daraufhin die Vertiefung um den Schraubenkopf mit Vaseline füllen. Werden die Batterieklemmen in trockenem Zustand aufgesetzt oder zu stark befestigt, können sie später nur mit Mühe entfernt werden.

5. Die Masseverbindung prüfen und sicherstellen, dass sie frei von Rost und anderen Unreinlichkeiten ist.

SICHERUNGEN

Zwei 35 Amp. Sicherungen mit Ersatzsicherungen befinden sich im Sicherungskasten, der an der Stirnwand angebracht ist (siehe Abbildung). Die Sicherung, die die Kontakte 1-2 überbrückt, sichert die Nebenstromkreise für Deckenlampe, Handschuhkastenlampe und Zigarrenanzünder, die unabhängig vom Zündschalter sind.

Die Sicherung, die die Kontakte 3-4 überbrückt, sichert die Stromkreise für Rückwärts- und Stopplichter, Richtungsanzeiger und Armaturen usw., die über den Zündschalter führen.



4903

BELEUCHTUNG

SCHEINWERFER

SEALED-BEAM-EINSATZ—AUSWECHSELN

(Siehe ALLGEMEINE ANGABEN).

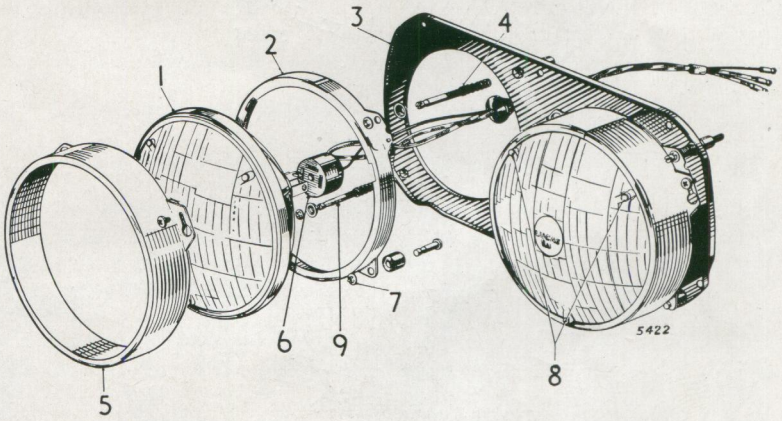
Zierring (5) vom Haltering (2) abnehmen.

Sealed-Beam-Einsatz (1) von der Lampenfassung (6) abziehen und aus der Lichtanlage herausnehmen.

Zum Wiedereinsetzen Lampenfassung in den Sealed-Beam-Einsatz eindrücken.

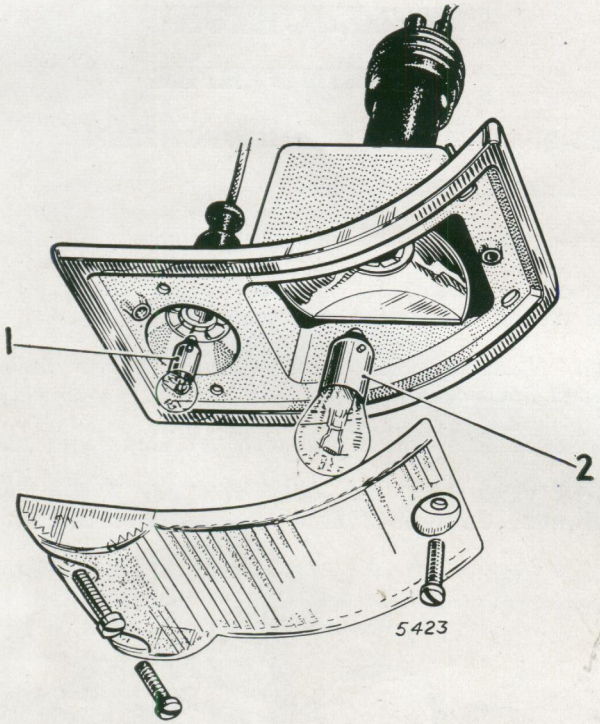
Der Sealed-Beam-Einsatz kann nicht verkehrt eingesetzt werden.

Nicht versuchen, das Glas von der Reflektor-Einheit abzunehmen, da beides eine geschlossene Einheit bildet.

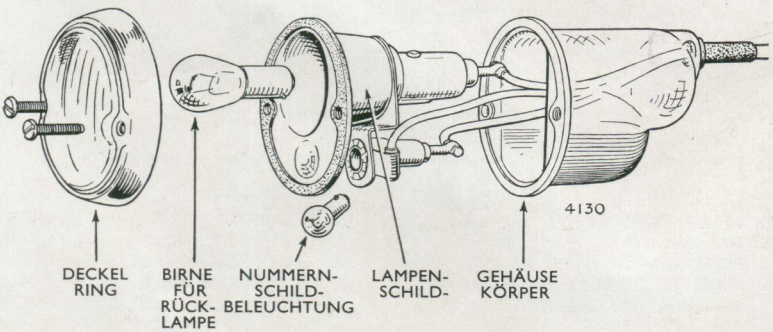


1. SEALED-BEAM-EINSATZ.
2. HALTERING.
3. BEFESTIGUNGSPLATTE.
4. VERSTELLSCHRAUBE UND FEDER FÜR SEITLICHE VERSTELLUNG.
5. ZIERRING.
6. LAMPENFASSUNG.
7. AUSRICHTEZAPFEN.
8. RICHTUNGSPUNKTE.
9. VERSTELLSCHRAUBE UND FEDER FÜR SENKRECHTE VERSTELLUNG.

Zerlegter Scheinwerfer.



Seitenleuchte.



Rückfahrlampe und Nummernschildbeleuchtung.

SCHEINWERFER—EINSTELLEN

Wird vermutet, dass die Scheinwerfer ungleichmässig eingestellt sind, ist es empfehlenswert, die Dienst eines Rootes-Händlers in Anspruch zu nehmen.

Ist es möglich, den Wagen so auf einer ebenen Stelle vor eine Garagentür oder Wand zu stellen, dass die Scheinwerfer mindestens 7,6 m (25 ft.) davon entfernt sind, kann das Ausrichten leicht ausgeführt werden, ohne dass der Wagen auf die Strasse gefahren werden muss. Während der Prüfung dürfen die Lampen **nicht** abgeblendet werden.

Es ist wesentlich dass der Wagen rechtwinklig zur Tür oder Wand steht. Die Scheinwerfer sind so auszurichten, dass die waagerechte Achse des ovalen Lichtfeldes sich mit den Mittelpunkten der Lampen auf einer Höhe befindet. Die senkrechte Achse muss natürlich mit der Mitte des Wagenvorderteils übereinstimmen.

Um das Ausrichten zu erleichtern, nur an einer Lampe arbeiten, während die andere abgedeckt wird.

Hat sich die Einstellung einer Lampe verändert, wie folgt verfahren :

Glasfassung abnehmen.

Scheinwerfer einschalten.

Darauf achten, dass die Scheinwerfer nicht abgeblendet sind.

Durch Verstellung der drei federbelasteten Schrauben kann der Reflektor, wie auf der Abbildung gezeigt, auf die gewünschte Einstellung ausgerichtet werden. Die Einstellung muss dann auf der Strasse nochmals geprüft werden.

Seitenverstellung wird durch die Schraube (4) und senkrechte Verstellung durch die Schraube (9) durchgeführt.

AUSWECHSELN DER BIRNEN IN DEN SEITEN- ODER BLINKLEUCHTEN

Drei Schrauben herausnehmen und das Glas herausnehmen. Sicherstellen, dass die Gummidichtung dabei nicht beschädigt wird. Beim Wiederaufsetzen des Glases und des Ringes darauf achten, dass die Gummidichtung wieder richtig eingesetzt wird.

RÜCKFAHRLAMPE UND NUMMERSCHILD-BELEUCHTUNG

Zum Auswechseln von Glühbirnen die beiden Schrauben im Glashaltering der Rückfahrlampe entfernen. Durch Abnehmen des Ringes wird das Lampengehäuse freigelegt und sowohl die Birne der Rückfahrlampe als auch die der Nummernschild-Beleuchtung zugänglich.

AUSWECHSELN DER GLÜHBIRNEN IN SCHLUSS- UND STOPPLICHT

Die Birnen sind von der Innenseite des Gepäckraumes aus erreichbar und durch einen Bajonettverschluss in ihrer Fassung gesichert. Zum Auswechseln die Birne eine halbe Drehung entgegen dem Uhrzeigersinn drehen und herausziehen. Die Führungsstifte der Zweifadenbirne machen ein falsches Einsetzen unmöglich.

INSTRUMENTEN- UND ARMATURENBRETTBE-LEUCHTUNG, WARNLAMPEN—AUSWECHSELN DER BIRNEN

Alle Glühbirnen an den Armaturen sind von der Rückseite des Armaturenbrettes aus zugänglich. Mit der Hand kann die Rückseite jeder Armatur erreicht und deren Birne aus ihrer zylindrischen Fassung entfernt werden. Der Verbindungsdraht an jedem Birnenhalter ist lang genug, um ins Auge zu fallen und das Auswechseln der Birne zu erleichtern.

Die Glühbirnen der Zündung-, Scheinwerfer-Fernlichtanzeiger- und Blinkwarnlampe werden von vorn herausgezogen, indem man den Chromring herauszieht, wodurch die Birne erreichbar wird.

UHRENBELEUCHTUNG

Zum Auswechseln der Birne die Lautsprecherverkleidung von der Oberseite des Armaturenbrettes entfernen. Hierdurch wird die Uhr von hinten erreichbar.

Falls ein Radio eingebaut ist, sind die vier Schrauben, die den Lautsprecher halten, zu entfernen. Der Lautsprecher ist dann so weit zu bewegen, bis die Uhr von hinten erreicht werden kann.

KAROSSERIE

Zum Waschen des Wagens viel Wasser verwenden. Die Karosserie erst mit einem Schlauch leicht abspritzen und dann mit einem Schwamm leicht abwaschen. Staub und Schmutz neimals auf trockenem Wege entfernen, da hierdurch die Politur zerkratzt wird. Von verschiedenen Firmen werden besondere Mittel hergestellt, die dem Spülwasser zum Waschen des Wagens beigefügt werden können. Der vorschriftsmässige Gebrauch dieser Reinigungsmittel fördert und beschleunigt den Reinigungsprozess. Es ist jedoch von grösster Wichtigkeit, dass lediglich geeignete Fabrikate verwendet werden, die keine für die Lackierung und Beschläge schädlichen Chemikalien enthalten. Nachdem Schmutz und Staub mit Wasser und Schwamm restlos entfernt worden sind, die Karosserie schliesslich mit einem Wildlederlappen abtrocknen.

Sollte die Lackierung nach längerem Gebrauch des Wagens ihren Hockglanz verlieren, kann sie mit Humber-Politur aufpoliert werden, nachdem der Wagen zuvor gründlich gewaschen wurde.

Keine Poliermittel für Karosserien im Wagen mitführen. Fortlaufendes Schütteln durch die Bewegungen des Wagens können bestimmte Bestandteile im Poliermittel von den anderen Bestandteilen trennen, so dass das Poliermittel nach langen Fahrten vollkommen unbrauchbar werden kann.

Wenn der Wagen sauber gehalten und etwa einmal wöchentlich sorgfältig gewaschen und abgeledert wird, wird sich häufigre Gebrauch des Poliermittels als unnötig erweisen.

Zur Säuberung der Windschutzscheibe keine silikonhaltige Politur verwenden.

SCHUTZ DER KAROSSERIE

Nach der Herstellung werden die Unterseite der Karosserie und der Fahrgestellrahmen in der Fabrik mit einem zuverlässigen Schutzpräparat versehen.

In vielen Ländern wird während des Winters Salz gestreut, das zum Schmelzen von Schnee und Eis auf den Strassenoberflächen beiträgt. Wo dies der Fall ist, muss die Unterseite des Wagens in jedem Frühjahr gründlich gewaschen und von allem Strassenschmutz befreit werden. Wenn der Anstrich auf der Unterseite in irgendeiner Weise angegriffen ist, sind die beschädigten Stellen auszubessern.

Das Auftragen des Schutzanstriches sollte dem zuständigen Händler anvertraut werden, dem die neuesten vom Werk empfohlenen Mittel hierfür zur Verfügung stehen.

Wagenbesitzer werden darauf hingewiesen, dass bestimmte Arten von Wagen-Schutzüberzügen aus Kunststoff oder Gummi ernstliche Schäden am Lack verursachen können. Es wird dringend empfohlen, vor dem Kauf von Wagen-Schutzüberzügen den nächsten Händler um Rat zu fragen.

PFLEGE DER CHROMTEILE

Die Chromteile behalten ihren schönen Glanz bei, wenn sie regelmässig nach folgenden Anweisungen gereinigt und gepflegt werden :

Chromteile einmal wöchentlich mit Seife und Wasser abwaschen, spülen und trockenreiben. Irgendwelche Anzeichen von Verfärbung oder Beschlag durch sanftes Reiben mit einem milden Glas- oder Spiegelreinigungsmittel entfernen. Ist die Verchromung sehr verfärbt, ein Chromreinigungsmittel verwenden. Danach trocknen und mit einem trockenen und sauberen Tuch nachpolieren. Darauf achten, dass keine Reste des Putzmittels auf der Verchromung zurückbleiben.

Abschliessend eine kleine Menge guter Wachspolitur auftragen und die Teile mit einem sauberen Tuch polieren Dies trägt zur Verhütung einer Chromverfärbung bei.

POLSTERUNG UND DECKENVERKLEIDUNG

Diese sind durch gelegentliches Abwischen mit einem leicht angefeuchteten Tuch zu reinigen. Es ist wichtig, dass das Tuch nicht nass, sondern nur etwas feucht ist. Falls notwendig, kann etwas milde Seifenlauge verwendet werden ; ätzende Seife, Benzin oder Spiritus sollen **nicht** verwendet werden, da sie eine sehr schädliche Wirkung ausüben.

FUSSMATTEN

Zum Entfernen des Staubes wird der Gebrauch eines Staubsaugers empfohlen. Steht keiner zur Verfügung, sind die Matten gründlich auszubürsten.

Fett- und Ölflecke entfernt man am besten mit einem mit Benzin oder einer ähnlichen Flüssigkeit angefeuchteten Tuch.

SCHMIEREN DER TÜRSCHLÖSSER, SCHARNIERE, HAUBENVERSCHLÜSSE USW.

Die Scharniere der Vordertüren sind mit ölimprägnierten Buchsen versehen und erfordern keine weitere Schmierung. Bei den Hintertüren befindet sich am Ende der Scharniere eine Ölöffnung.

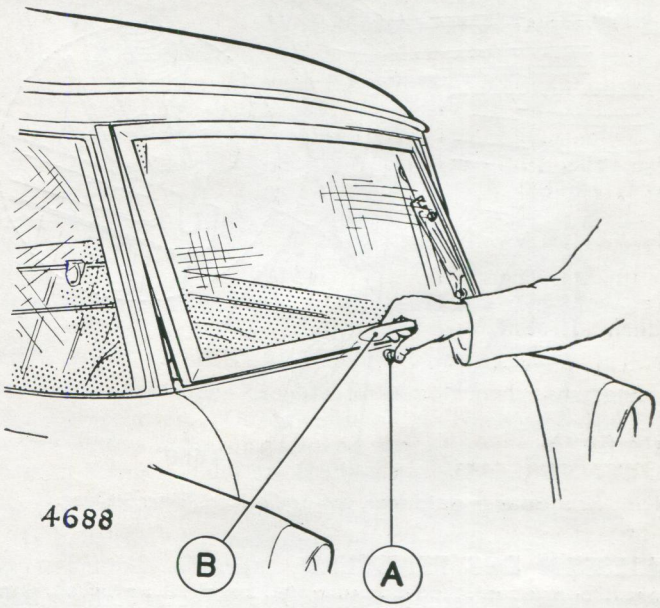
Nach dem Schmieren das überschüssige Öl abwischen, um ein Beschmutzen der Kleidung und Ansammeln von Staub zu verhüten.

Um stets ein leichtes Funktionieren des Zündschlosses, der Türschlösser, des Gepäckraumschlosses, des Haubenauslösemechanismus und Kabels (Ladeklappe, Scharniere, Verschluss und Mechanismus beim Heckfenster des Kombiwagens) zu gewährleisten, sollten diese Schlösser gelegentlich mit dünnflüssigem Öl nur wenig geölt werden. Zum Schmieren des Türschlosses zunächst den Polyäthylenpfropfen, der sich oberhalb des Schlosses in der Türklinke befindet, herausnehmen. Dann eine Ölkanne mit biegsamer Tülle benutzen, sie in nahezu senkrechter Stellung halten und einige Tropfen Öl durch die Öffnung giessen. Pfropfen wieder anbringen. Einen Tropfen Öl auf den Schlüssel geben und Schlüssel ins Schloss stecken. Einige Male das Schloss betätigen, Schlüssel herausziehen und das überflüssige Öl vom Schlüssel abwischen.

REINIGEN DER WINDSCHUTZSCHEIBE

Die Scheibenwischer sind abklappbar und können daher vom Glas abgehoben werden ; dies soll stets beim Reinigen der Windschutzscheiben geschehen. Die Wischer nicht über die Windschutzscheibe schieben, da hierdurch der Mechanismus verstellt werden kann.

KOMBIWAGEN



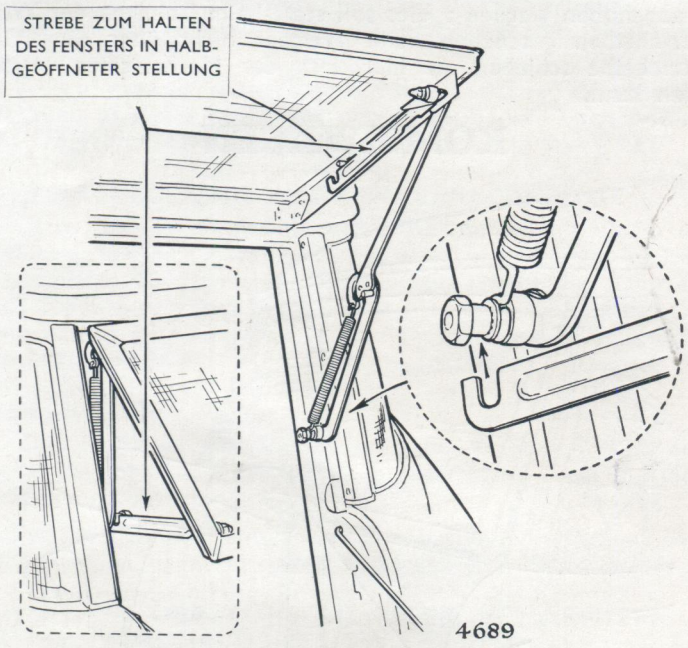
Öffnen des Heckfensters.

ÖFFNEN DES HECKFENSTERS

Zum Öffnen des Heckfensters den Drucknopf (A) mit dem Handschuhkastenschlüssel aufschliessen, den Knopf hineindrücken und das Fenster mit dem in der Mitte angebrachten Griff (B) so weit wie möglich nach oben heben. Die Fensterstreben rasten dann durch den Druck ihrer langen Spiralfedern ein, wodurch das Fenster in vollkommen geöffneter Stellung gehalten wird.

Wenn erforderlich, kann das Fenster auch in halboffener Stellung gehalten werden ; hierzu die Schlitzenden der kürzeren Federstreben auf den unteren Drehzapfen der längeren Stege befestigen.

Das Heckfenster kann durch Betätigung der Sperrklinke (F) auch von innen geöffnet werden.



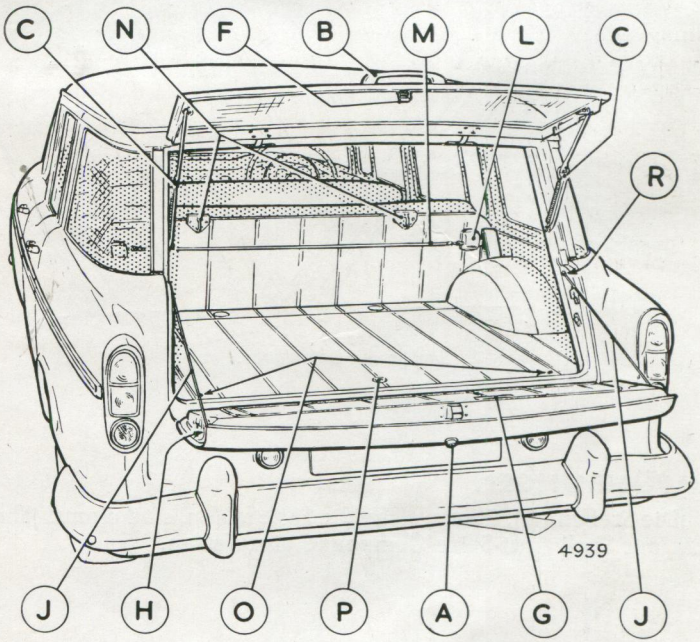
Heckfenster in gesicherter, voll- und halbgeöffneter Stellung.

SCHLIESSEN DES FENSTERS

Wenn sich das Fenster in vollständig geöffneter Stellung befindet, ist es mit der linken Hand am Mittelgriff (B) zu halten, während mit

der rechten Hand beide Streben nach vorn geschoben werden, um die Streben aus ihrer eingerasteten Stellung zu lösen, damit sie sich beim Schliessen des Fensters zusammenlegen können.

Befindet sich das Fenster in halbgeöffneter Stellung, nur die kürzeren Streben mit der rechten Hand lösen, während das Fenster mit der linken Hand am Mittelgriff (B) gehalten wird.

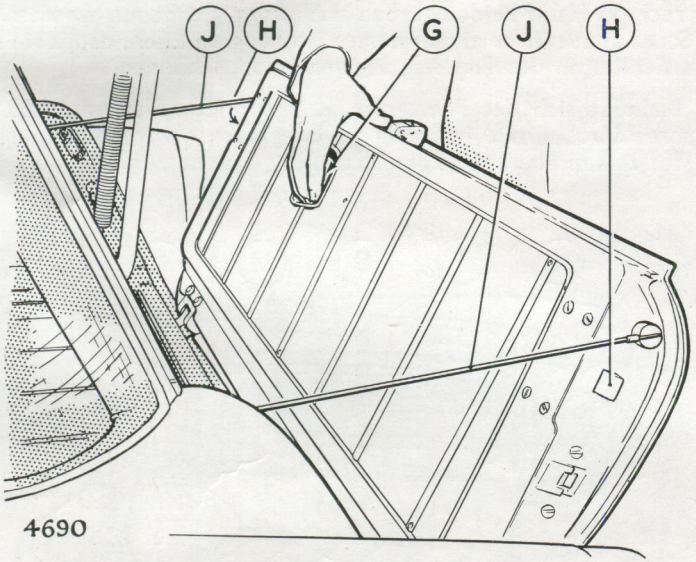


Ladeklappe in gesenkter Stellung und Heckfenster vollständig geöffnet.

SENKEN DER LADEKLAPPE

Der Öffnungsgriff der Ladeklappe (G) ist in die Innenseite der Ladeklappe eingelassen. Durch vollständiges Hochziehen des Griffes werden die beiden Sicherungsklinken (H) gelöst. Um diesen Griff erreichen zu können, muss das Heckfenster geöffnet werden.

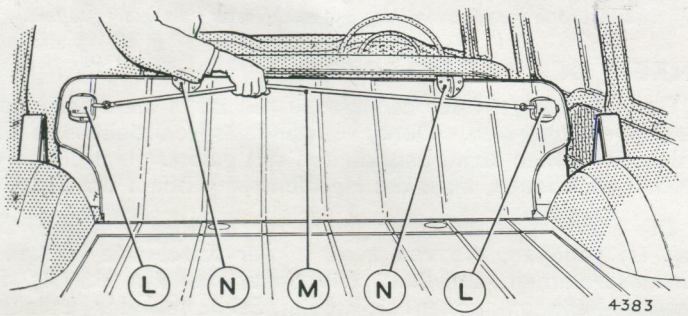
Die Ladeklappe wird bei geöffneter Stellung von zwei Stahlseilen (J) gehalten, die von zwei in der Karosserie befindlichen Aufnahmetrommeln abrollen. Die Seile, die sich ständig unter Spannung befinden, rollen sich beim Schliessen der Ladeklappe automatisch wieder auf.



Senken den Ladeklappe.

SEILFÜHRUNGEN

Die Stellen (R), über welche die Seile laufen, sind einmal jährlich leicht mit Shell Anti-Seize Compound einzufetten.



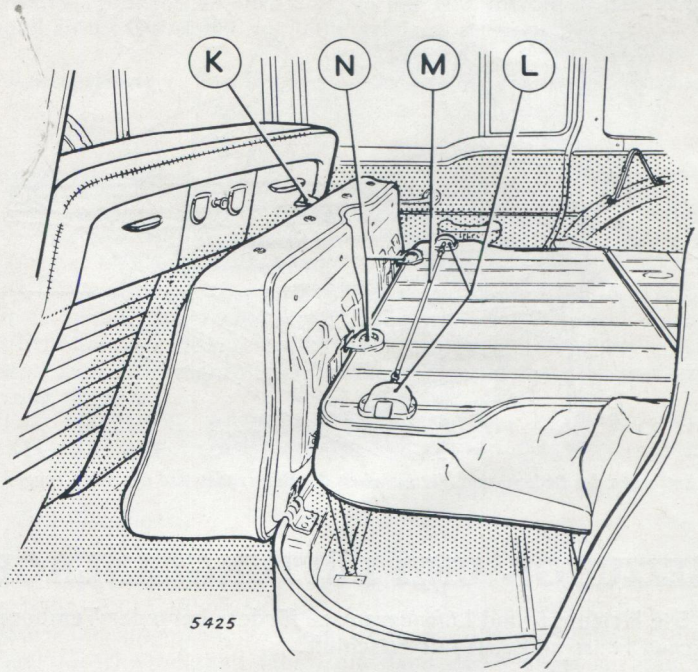
Herunterklappen des Rücksitzes.

HERUNTERKLAPPEN DES RÜCKSITZES

Die Rücksitzlehne kann nach vorn heruntergeklappt werden, so dass sie eine Verlängerung der Bodenfläche bildet.

Um den Rücksitz herunterzuklappen, das Sitzpolster nach vorn klappen, indem man die Mittellasche (K) des Sitzpolsters ergreift und es damit anhebt, so dass es in eine senkrechte Lage nach vorn klappt.

Der Sitz wird durch zwei Klinken (L) in seiner Lage gehalten, die durch Hochziehen der Kordel (M) gelöst werden. Hierdurch werden beide Klinken gelöst, und die Sitzlehne kann umgelegt werden ; sie wird dann durch die kombinierten Klinken und Hebegriffe (N) gehalten.



Rücksitz heruntergeklappt.

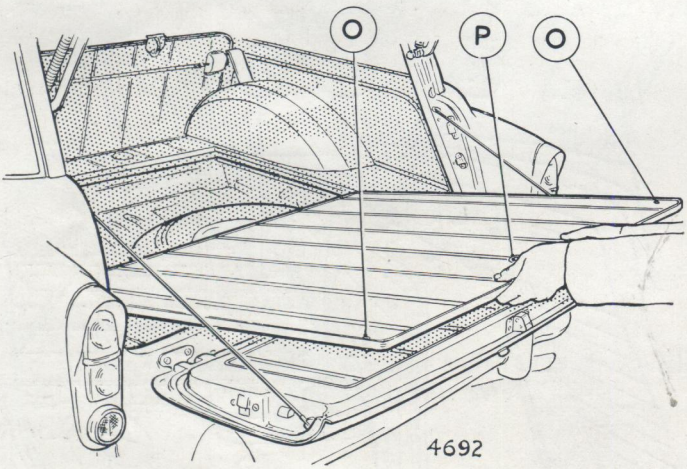
Die Verbindungskordel (M) soll nicht zum Zurückziehen der Sitzlehne in die Normalstellung verwendet werden, damit die Klinken einrasten können.

RESERVERAD UND WERKZEUGE

Die Werkzeugtasche für das Reserverad, der Wagenheber und die Andrehkurbel sind unter dem Laderaumboden verstaut. Wagenheber und Andrehkurbel sind mit Klammern an den Seiten des unteren Bodenabteils befestigt.

Um den Boden zu entfernen, sind die Arretierungen (O) mit dem in der rechten hinteren Ecke des Wagens angeklemmten Kreuzschlüssel entgegengesetzt dem Uhrzeigersinn zu drehen. Der Boden kann dann mit einem in der Mitte angebrachten Ring (P) gehoben und herausgezogen werden.

Das Reserverad kann nach Abschrauben des in der Mitte des Rades befindlichen Sicherungsflügelbolzens herausgenommen werden.



Entfernen des Bodens zum Herausheben des Reservades und der Werkzeuge.

HEIZUNGS- UND LÜFTUNGSANLAGE

Die Heizungs- und Lüftungsanlage fördert bei jeder Temperatur zwischen Heiss und Kalt nur Frischluft.

Das Gebläse hat zwei bestimmte Funktionen :

1. Kalte Luft über die Windschutzscheibe oder in den Wagen zu blasen, wenn keine Heizung vorhanden ist.
2. Heisse oder kalte Luft über die Windschutzscheibe oder in den Wagen zu blasen, wenn eine Heizung vorhanden ist.

Um die beste Wirkung mit der Anlage erzielen zu können, w[illegible] empfohlen, sich mit dem Betätigungsvorrichtungen gut vertrau[illegible] machen.

Luftregler

Der Luftregler (gekennzeichnet mit "AIR"—d.h. "LUFT") befindet sich links neben der elektrischen Uhr. Um frische Luft in den Wagen zu erhalten, den Regler in "CAR"-Stellung ("WAGEN") drehen (d.h., die Anzeigermarkierung muss dem Wort "CAR" gegenüberstehen) oder in die "SCREEN"-Stellung ("WINDSCHUTZSCHEIBE"), um Luft aus den vier Entfrostungsschlitzen über die Windschutzscheibe zu leiten.

Wird der Regler in eine Stellung zwischen "CAR" und "SCREEN" gedreht, so wird ein Teil der Luft sowohl in den Wagen als auch an die Windschutzscheibe geleitet.

Anmerkung : Dieser Regler ist nicht mit dem Frischluft-Ventilatorregler zu verwechseln.

Temperaturregler

Der Temperaturregler (gekennzeichnet mit "TEMP") befindet sich rechts vom Hauptlichtschalter. Der Temperaturregler ist mit "HOT" ("HEISS"), "WARM" ("WARM") und "COLD" ("KALT") markiert. Durch Wählen dazwischenliegender Einstellungen können unterschiedliche Wärmegrade erreicht werden. Zum Erhöhen der Temperatur Temperaturregler im Uhrzeigersinn drehen, zum Verringern Temperaturregler in entgegengesetzter Richtung drehen.

DIE HEIZUNG ARBEITET NUR, WENN DER TEMPERATURREGLER AUF "CAR" ODER "SCREEN" GESTELLT WIRD.

Der Gebläsemotor

Der Gebläsemotor wird durch einen Hebel bedient, der sich auf dem Instrumentenbrett neben dem Zigarrenanzünder befindet. Er erhöht die Luftzufuhr zur Heizungsanlage wesentlich. Das Gebläse kann eingestellt werden, wenn der Wagen steht oder mit geringer Geschwindigkeit fährt, um dann den Mangel an Stau vor dem Lufteinlass, der gewöhnlich beim raschen Vorwärtsfahren des Fahrzeuges entsteht, auszugleichen. Bei Geschwindigkeiten unter 48 km/h (30 m.p.h.), oder wenn die Windschutzscheibe schnell entfrostet werden soll, ist das Gebläse in Tätigkeit zu setzen. Es kann auch dazu benutzt werden, kühle Luft über die Windschutzscheibe oder in den Wagen zu führen.

Um beim Fahren in dichtem Verkehr oder beim Parken hinter einem Wagen mit laufendem Motor das Eindringen unangenehmer und schädlicher Gerüche in den Wagen zu verhüten, ist das Gebläse auszuschalten und der Entlüftungsregler in die "OFF"- ("AUS") Stellung zu bringen.

Im Hinblick auf die beim Entleeren der Heizungsanlage beim normalen Ablassen des Kühlwassers auftretenden Schwierigkeiten wird die Verwendung eines Frostschutzmittels dringend empfohlen, wenn Frostwetter zu erwarten ist.

FROSTSCHUTZ

Um das Einfrieren des Kühlsystems bei stillgelegtem Wagen oder beim Fahren bei sehr kaltem Wetter zu vermeiden, ist es ratsam, dem Kühlwasser ein beim Fachhändler erhältliches Frostschutzmittel in der vom Hersteller vorgeschriebenen Menge beizumischen.

Wir empfehlen Frostschutzmittel auf Äthylen-Glycol-Basis ; Lösungen mit Alkoholgehalt sind ungeeignet, da die Frostschutzwirkung durch Verdunsten des Alkohols vermindert wird.

Bevor man Frostschutzmittel irgendwelcher Art in das Kühlsystem gibt, müssen der Zylinderkopf und alle Schlauchverbindungen unbedingt auf Dichtigkeit geprüft werden, da Frostschutzmittel auch geringste Undichtigkeiten durchdringen. Sollte Kühlflüssigkeit in die Ölwanne gelangen, können schwere Schäden entstehen. Die Zylinderkopfmuttern sind bei warmem Motor zu prüfen und nötigenfalls nachzuziehen.

Wenn bei bevorstehendem aussergewöhnlich kaltem Wetter der Kühler nicht durch ein Frostschutzmittel geschützt ist und der Wagen in grosser Kälte stehen soll, ist der Kühler vorher zu entleeren. Vor erneuter Inbetriebnahme ist er mit warmem, aber **nicht** heissem Wasser aufzufüllen.

Wenn sich bei Aussentemperaturen unter dem Gefrierpunkt kein Frostschutzmittel im Kühler befindet, ist er mit einer Decke oder einer Schutzhaube abzudecken, bis der Motor seine normale Arbeitstemperatur erreicht hat. Dann die Kühlerhaube öffnen oder entfernen.

VORKEHRUNGEN FÜR DEN GEBRAUCH VON GLEITSCHUTZKETTEN

Endlose Ketten verwenden. Der Gebrauch solcher Ketten empfiehlt sich bei hohem Schnee oder vereisten Strassen sowie auf weichem und lockerem Boden. Ketten sollen nur an den Hinterrädern angebracht werden. Den Händler um Rat Fragen.

RADIO

Um die Möglichkeit auszuschalten, dass das Radio weiterspielt, nachdem man den Wagen verlassen hat, ist die Stromleitung am Zündschloss angeschlossen. Zum Einschalten des Radios bei abgestelltem Motor den Zündschlüssel nach links drehn.

HIS MASTER'S VOICE

Einbaumöglichkeiten für Smith's Autoradios* sind vorhanden.

Der Empfänger ist als Mittel- und Langwellengerät oder nur als Mittelwellengerät erhältlich und hat vier Röhren sowie einen Transistor-Verstärker mit Handabstimmung.

Ein De-Luxe Fünf-Röhren-Gerät mit fünf Drucktasten und einem Transistor-Verstärker ist für Mittel- und Langwelle oder nur für Mittelwelle erhältlich.

Wenn ein Kurzwellenempfänger verlangt wird, ist ein zweiteiliges Gerät mit Handabstimmung erhältlich, das sowohl für Mittelwellenempfang als auch für acht gedehnte Kurzwellenbereiche von 90, 60, 48, 41, 31, 25, 19 und 16 m geeignet ist.

Alle diese Modelle haben einen eingebauten automatischen Lautstärkenregler, der in bebauten Gegenden für den notwendigen Schwundausgleich sorgt. Besonders konstruierte Gleichrichter und abgeschirmte Leitungen beschränken Störungen auf ein Mindestmass.

Jedem Empfänger wird eine Gebrauchsanweisung beigegeben. Fragen; die die Instandhaltung des Radios betreffen, sind an den Rootes-Händler zu richten.

EKCO

Das besonders für den Wagen entworfene Ekco-Radio ist ein Vier-Röhren-Empfänger mit Transistor-Endstufe und Suchknopf zum Einstellen von Lang- und Mittelwellensendern.

Ein Vier-Röhren-Empfänger mit Transistor-Endstufe und Suchknopf sowie Druckknöpfen zum Einstellen der Sender ist ebenfalls erhältlich.

Alle diese Modelle haben einen eingebauten automatischen Lautstärkenregler, der in bebauten Gegenden für den notwendigen Schwundausgleich sorgt. Besonders konstruierte Gleichrichter und abgeschirmte Führungen beschränken Störungen auf ein Mindestmass.

Eine Ekco-Radio-Broschüre, die Bedienungsanweisungen und Garantiebestimmungen enthält, wird jedem Empfänger beigegeben.

**Vertrieb in gewissen Ländern unter den Namen "His Master's Voice", "Radiomobile und "Emitron".*

Die Instandhaltung der Ekco-Authoradios sollte nur von autorisierten Ekco-Radiohändlern ausgeführt werden ; alle die Instandhaltung von Radios betreffenden Fragen richte man an die Rootes-Händler.

BEMERKUNGEN ZUM KUNDENDIENST

Dieses "Handbuch für Wagenbesitzer" ist nicht als Werkstatthandbuch gedacht, sondern wurde verfasst, um den Wagenbesitzern die erforderlichen Hinweise für sachgemässe Instandhaltung des Wagens zu vermitteln.

Um Wagenbesitzern den bestmöglichen Kundendienst zu bieten, dient die Händler-Organisation in allen Teilen der Welt als Bindeglied zwischen Wagenbesitzer und Hersteller. Alle Angelegenheiten, die den Kundendienst Ihres Wagens betreffen, werden durch diese Organisation erledigt, wobei die Händler durch die Kundendienstabteilung des Werkes unterstützt werden.

Falls Arbeiten vorgenommen werden müssen, die nicht in diesem Handbuch beschrieben sind, ist es ratsam, sich mit dem Händler in Verbindung zu setzen, von dem der Wagen gekauft wurde.

Rootes-Händler werden ständig über die neuesten technischen Entwicklungen an Ihrem Wagen auf dem laufenden gehalten. Ausserdem werden sie über die neuesten Reparaturmethoden unterrichtet und sind daher in der Lage, guten Kundendienst durchzuführen.

Wenn Sie Rat oder Auskünfte über Ihren Wagen benötigen, wenden Sie sich direkt an Ihren Fachhändler. Es wird empfohlen, die Instandhaltung des Wagens, wenn eben möglich, einem anerkannten Rootes-Händler zu übertragen. Arbeiten, die noch in die Garantie-Zeit fallen, sind von dem Händler durchzuführen, bei dem der Wagen gekauft wurde.

Im Briefwechsel mit dem Händler ist es unbedingt erforderlich, die vollständige Fahrgestellnummer mit den Vor- und Nachbuchstaben anzugeben und sich auf vorausgegangenen Briefwechsel zu beziehen.

Die Fahrgestellnummer einschliesslich der Vor- und Nachbuchstaben steht auf einem Schild, das auf der Trennwand an der Motorseite angebracht ist ; ausserdem ist die Nummer in das rechte Vorderteil des Karosserierahmens in der Nähe des Motors eingestanzt. Die Nummer ist bei geöffneter Haube sichtbar.

Die Motornummer kann auf der rechten Seite des Zylinderblocks (direkt über der Kraftstoffpumpe) abgelesen werden.

Diese Auskunft ist häufig bei Zollabfertigungen anzugeben.

DAS ROOTES-KUNDENDIENSTZEICHEN

Fachhändler der Rootes-Gruppe führen das Rootes - Kundendienstzeichen.

Wo dieses Zeichen zu finden ist, wird fachmännischer, nach den neuesten Methoden arbeitender Kundendienst geboten.

Auf das Rootes-Kundendienstzeichen achten.

ABSTELLEN

Will man den Wagen für einige Zeit abstellen, ist es gut, gewisse Vorkehrungen zu treffen, da sonst Schäden einrerten können. Ihr Fachhändler wird Ihnen bei allen solchen Fragen je nach Länge der Zeit, während der der Wagen nicht benutzt werden soll, gern mit Rat und Tat zur Seite stehen.

ORIGINAL-ERSATZTEILE

Jeder Wagenbesitzer sollte sich der Wichtigkeit bewusst sein, nur Original-Humber-Ersatzteile zu verwenden.

Original-Humber-Ersatzteile werden nach den gleichen technischen Vorschriften angefertigt und sind von gleicher Güte wie die Originalteile—mit Garantie.

Auf Original - Ersatzteile bestehen — der Humber-Fachhändler hat sie vorrätig.

VERZEICHNIS KOSTENLOSER KUNDENDIENSTLEISTUNGEN

KÜHLER ... Mit Wasser bis zum vorgeschriebenen Stand auffüllen. Nicht überfüllen.

MOTOR ... Bei warmem Motor Öl aus der Ölwanne ablassen und diese wieder mit neuem Öl füllen. Zylinderkopfschrauben auf festen Sitz prüfen ; Anzug : 8,29/8,98 mkg (60/65 lbs. ft.) Ventilspiel prüfen. Zündung prüfen und Unterbrecherkontaktabstand einstellen. Leerlauf und Vergaser einstellen. Spannung des Ventilator- und Lichtmaschinenriemens prüfen. Alle Schrauben und Muttern auf festen Sitz prüfen.

KUPPLUNG ... Flüssigkeitsstand im Hauptzylinder prüfen.
Befestigungsbolzen des Hauptzylinders auf festen Sitz prüfen.
Das hydraulische System auf Undichtheiten prüfen.

GETRIEBE ... Öl bei warmem Motor ablassen und neues auffüllen (auch den Schnellgang, falls eingebaut). Bei Wagen mit automatischem Getriebe ist ein Entleeren und Wiederauffüllen nicht erforderlich; lediglich der Ölstand muss geprüft werden.

HINTERACHSE Entleeren (in warmem Zustand) und neues Öl auffüllen.

VORDERRAD... Radspur und Radsturz prüfen.
AUFHÄNGUNG Folgende Einzelheiten prüfen :
UND LENKUNG Radlager auf leichten Lauf und Spiel.
Muttern des Lenkarms auf festen Sitz.
Splinte der Vorderachsschenkel.
Haltebolzen des Lenkgehäuses.
Bolzen der Lenkzwischenhebelstütze am Ramen auf festen Sitz.
Mutter und Splint des Lenkhebels.
Steuergelenksplinte.
Gegenmuttern der Spurstange auf festen Sitz.
Obere und untere Augenbolzenmuttern auf festen Sitz.
Bolzen, mit denen die oberen Drehzapfen am Querteil befestigt sind, auf festen Sitz. Anzug : 5,80/6,22 mkg (42/45 lbs. ft.).
Befestigungsbolzen des Torsionsstabes auf festen Sitz.

FAHRGESTELL	U-Bolzen der Hinterradfedern auf festen Sitz. Anzug : 1,4/1,7 mkg (10/12 lbs. ft.). Bolzen der Kardanwelle auf festen Sitz. Motorverankerung lockern und Muttern wieder anziehen (damit sie richtig zentriert ist).
STOSSDÄMPFER	Befestigungsbolzen auf festen Sitz prüfen.
RÄDER UND REIFEN ...	Alle Radmuttern auf festen Sitz prüfen. Reifendruck prüfen. Reifen auf einwandfreien Zustand und Sitz prüfen.
BREMSEN ...	Folgende Überprüfungen sind vorzunehmen : Flüssigkeitsstand im Hauptzylinder. Hauptzylinder-Befestigungsbolzen. Hintere Bremsträgerplatte auf festen Sitz. Bolzen, die die Breamsplatten auf dem Achsschenkel befestigen, auf festen Sizt (2 auf jeder Seite). Bremsschläuche auf einwandfreien Durchhang und Verdrehungen. Splint an der Befestigungsfabel des Bremspedalgestänges. Hydraulische Verbindungen an folgenden Stellen auf Undichtigkeiten : (a) Stopplichtschalter. (b) Rohrverschraubungen. (c) Entlüftungsschrauben. Servoverbindungen prüfen. Bremsen kontrollieren und, wenn erforderlich, nachstellen.
ELEKTRISCHE AUSRÜSTUNG	Lichtmaschine, Anlasser, Lampen und Schalter überprüfen und, wenn erforderlich, Berichtigungen vornehmen. Batterie prüfen und, wenn erforderlich, auffüllen. Batteriesäure nicht von einer Zelle in eine andere übertragen. Sämtliche Instrumente überprüfen.
KAROSSERIE ...	Karosserie nachsehen und eventuell vorhandene kleinere Mängel beheben, Türscharniere, Schliesskeile, Türschlösser und Haubenlösemechanismus schmieren.
ALLGEMEINES	Eine allegemeine äussere Besichtigung vornehmen, ohne den Wagen auseinanderzunehmen. Überall, wo nötig, ölen und abschmieren.

Alle bei den obigen Arbeiten verwendeten Materialien sind dem Kunden in Rechnung zu stellen.

ROOTES-VERTRAGSHÄNDLER UND LANDESVERTRETUNGEN

AUSTRALIEN
Rootes (Australia) Ltd.,
P.O. Box 39,
Port Melbourne, S.C.8.
Telefon : MUY. 441.

BRASILIEN
Rootes Motores (Brasil) S.A.,
Ave. Rio Branco 39,
(Caixa Postal 2647).
RIO DE JANEIRO.
Telefon : 43-0012.

KARIBIEN
Rootes Motors (Caribbean) Ltd.,
P.O. Box 1479,
NASSAU,
Bahamas.
Telefon : 4174.5.6.

MITTELAMERIKA
Rootes Motors (Panama) Inc.,
Estafeta No. 1,
Apartado 3295,
PANAMA, R.P.
Telefon : 3-6258/9.

KANADA
Rootes Motors (Canada) Ltd.,
P.O. Box 174,
Station "H",
TORONTO 13.
Telefon : Plymouth 5-5255.

Rootes Motors (Canada) Ltd.,
25, St. James Street,
Ville St. Pierre,
MONTREAL, P.Q.
Telefon : Hudson 1-0365.

Rootes Motors (Canada) Ltd.,
3135, West Broadway,
VANCOUVER, B.C.
Telefon : Bayview 3177/8.

EUROPA
Rootes (Belgique) S.A.,
Shell Building,
46, Cantersteen,
BRÜSSEL, Belgien.
Telefon : 12.02.42.

Rootes Motors S.A.,
6, Rond Point des Champs Elysees,
PARIS, Frankreich.
Telefon : 04.37 und 04.38.

Rootes Autos, S.A.,
10, Rue du Commerce,
GENF, Schweiz.
Telefon : 022,25,32,30.

Rootes Italia, S.p.A.,
Toore Valasca,
Via Valasca 5,
MAILAND, Italien.
Telefon : 80,33,64.

Rootes Autos (Deutschland) GmbH.,
Alleestrasse 33,
DÜSSELDORF, Deutschland.
Telefon : 81641/2.

Rootes Motors A.B.,
Osthammarsgatan 64-66,
STOCKHOLM, Schweden.
Telefon : 63 01 05.

OSTAFRIKA
Rootes (Kenya) Ltd.,
P.O. Box 3020,
NAIROBI, Kenia.
Telefon : 20761/2/3.

FERNER OSTEN
Rootes (Asia) Ltd.,
Room 101/102,
14-16, Peddar Street,
HONGKONG.
Telefon : 34209.

Yamato Motor Co. Ltd.,
2691, Oi-Sakashita-Cho,
Shingawa-Ku,
TOKIO, Japan.
Telefon : 76 0121, App. 222 und 76 2121.

MEXIKO
Rootes Motors (Mexico) S.A.,
Hamburgo No. 31,
MEXIKO, D.F.
Telefon : Mexico City 46-17-35 und 46-24-74.

MITTELAFRIKA
Rootes (C.A.) Pvt. Ltd.,
P.O. Box 8221,
Causeway,
SALISBURY, Süd-Rhodesien.
Telefon : 2772667

MITTLERER OSTEN
Rootes Ltd.,
P.O. Box 2289,
BEIRUT, Libanon.
Telefon : 28666.

SÜDAMERIKA
Rootes Argentina, S.A.,
Casilla Correo 3478,
BUENOS AIRES, Argentinien.
Telefon : 740 (OMBU) 0031/4.

SÜDAFRIKANISCHE UNION
Rootes (Pty) Ltd.,
P.O. Box 4621,
KAPSTADT.
Telefon : 41-1825-7.

Rootes (Pty) Ltd.,
11th Floor,
61-63, London House,
Loveday Street,
JOHANNESBURG.
Telefon : 34-1701/2.

VEREINIGTE STAATEN VON AMERIKA
Rootes Motors Inc.,
42-32, 21st Street,
Long Island City,
NEW YORK.
Telefon : Stillwell 6-2305.

Rootes Motors Inc.,
9830, West Pico Boulevard,
LOS ANGELES 35, Kalifornien.
Telefon : Crestview 6-4161.

VENEZUELA
Motores e Industrias Venezolanes S.A.,
Apartado 490,
MARACAIBO.
Telefon : 6024.

Namen und Adressen von Händlern in den verschiedenen Gebieten können über die obigen Vertretungen oder die Kundendienstabteilung der Fabrik ermittelt werden.

PRINTED IN ENGLAND BY EDWARDS THE PRINTERS LTD., COVENTRY

EMPFOHLENE ABSCHMIERMITTEL

MOTOR. Bei vorherrschend normalen Temperaturen von :

ÖL-WANNE	**Über** 21°C (70°F)	SHELL X100 30 oder SHELL X100 MULTIGRADE 20W/40
	27°C bis —7°C (80°F bis 20°F)	SHELL X100 20W/20 oder SHELL X100 MULTIGRADE 10W/30
	0° bis —18°C (32°F bis 0°F)	SHELL X100 10W oder SHELL X100 MULTIGRADE 5W/20
	Unter —15°C (5°F)	SHELL X100 MULTIGRADE 5W/20

ZYLINDEROBENSCHMIERMITTEL — SHELL UPPER CYLINDER LUBRICANT oder SHELL DONAX U

VERTEILER

WELLE UND NOCKENLAGER	MOTORÖL
UNTERBRECHER UND DREHZAPFEN	MOTORÖL
NOCKENPROFIL	SHELL RETINAX A
AUTOMATISCHE ZÜNDVERSTELLUNG	MOTORÖL
SCHMIERSTELLE DER VERTEILERWELLE	SHELL RETINAX A

LICHTMASCHINE — MOTORÖL

BATTERIEKLEMMEN — VASELINE

LENKGEHÄUSE — SHELL SPIRAX 90 E.P.

VORDERRADAUFHÄNGUNG UND LENKGESTÄNGE

VERBINDUNGEN, LENKGESTÄNGE ZWISCHENHEBEL UND ACHSSCHENKELBOLZEN — SHELL SPIRAX 140 E.P. oder SHELL RETINAX A

SERVO-LENKUNG

ÖL-VORRATSBEHÄLTER

Über —12° (10°F)	SHELL X100 10W oder SHELL X100 MULTIGRADE 10W/30
Unter —12°C (10°F)	SHELL X100 MULTIGRADE 5W/20

GESTÄNGE

Alle Temperaturen — SHELL SPIRAX 140 E.P. oder SHELL RETINAX A

SCHALTGESTÄNGE UND KABEL — MOTORÖL

GASPEDALGESTÄNGE — MOTORÖL

GETRIEBE UND SCHNELLGANG

Über —23°C (—10°F)	SHELL X100 30
Unter —23°C (—10°F)	SHELL X100 20/20W

AUTOMATISCHES GETRIEBE

Bei allen Temperaturen — SHELL DONAX T.6 (Auto trans. fluid)

KARDANWELLE

NADELROLLENLAGER	SHELL SPIRAX 140 E.P.
GLEITNUTEN	RETINAX A

HINTERACHSE

Über —23°C (—10°F)	SHELL SPIRAX 90 E.P.
Unter —23°C (—10°F)	SHELL SPIRAX 80 E.P.

VORDERRADLAGER — SHELL RETINAX A

HANDBREMSE

SEILZUG	SHELL SPIRAX 140 E.P. oder RETINAX A
GESTÄNGE	MOTORÖL

BREMS- UND KUPPLUNGS-PEDALDREHZAPFEN — MOTORÖL

KUPPLUNGSGESTÄNGE — MOTORÖL

HAUPTBREMS- UND HAUPTKUPPLUNGS-ZYLINDER (Bei allen Temperaturen) — GIRLING BREMSFLÜSSIGKEIT S.A.E. Spec. 70 R. 3

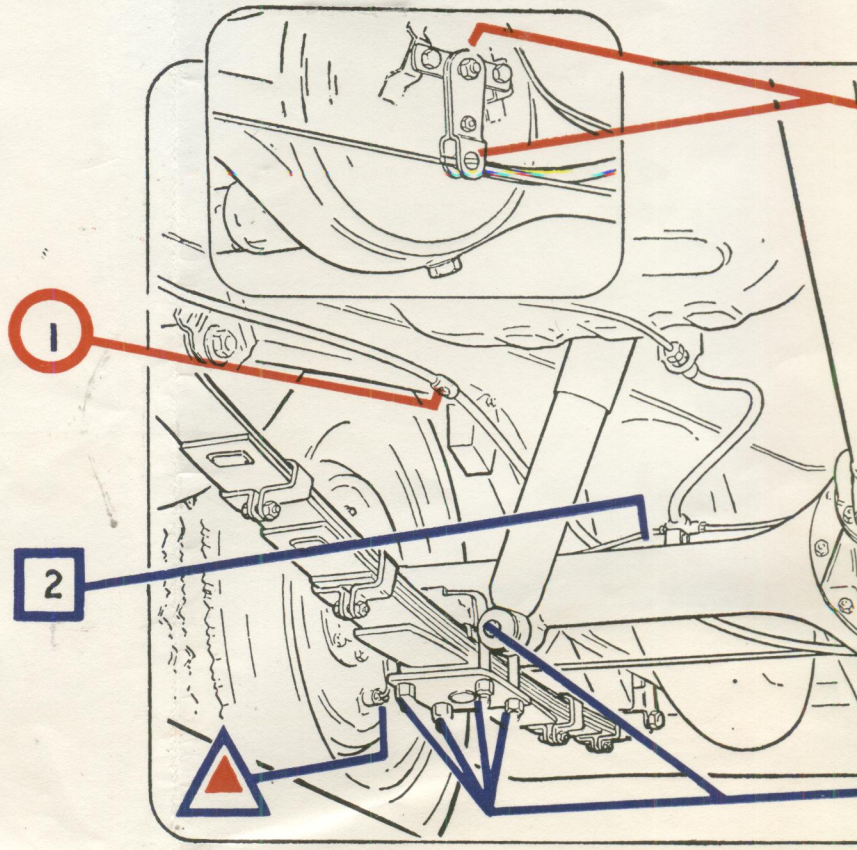
STOSSDÄMPFER — KEINE SCHMIERUNG

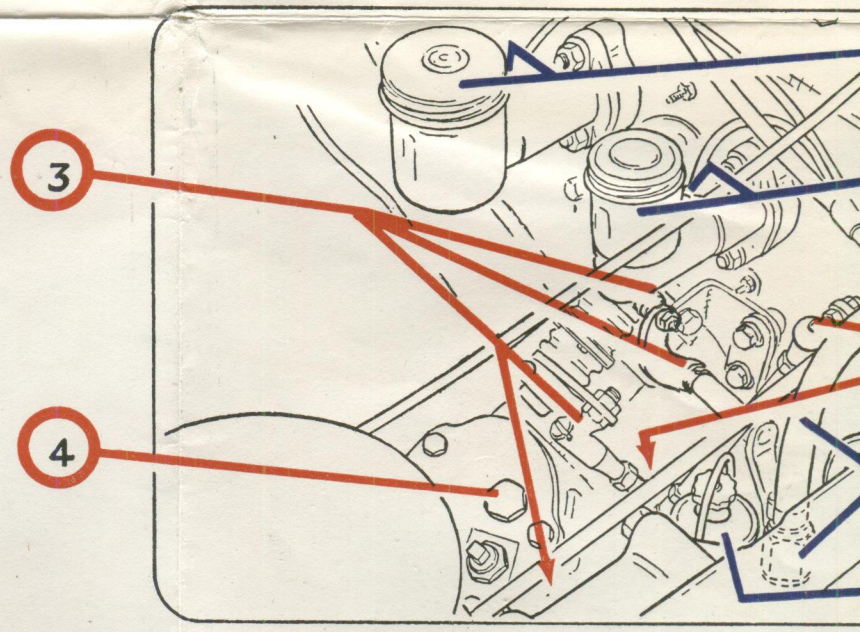
SCHARNIERE, SCHLÖSSER, KLINKEN — MOTORÖL

ANMERKUNGEN

WARTUNG

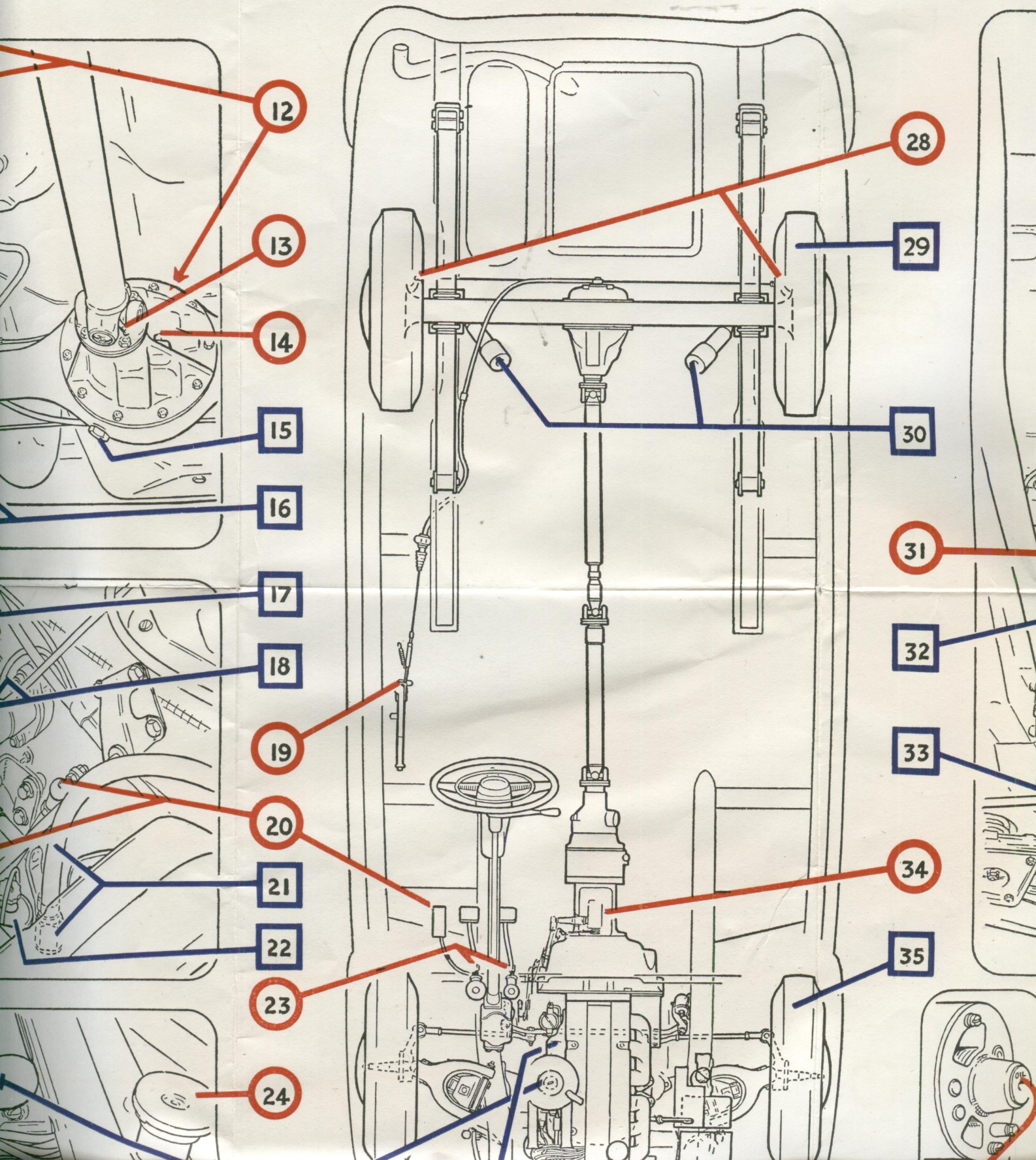
HUMB



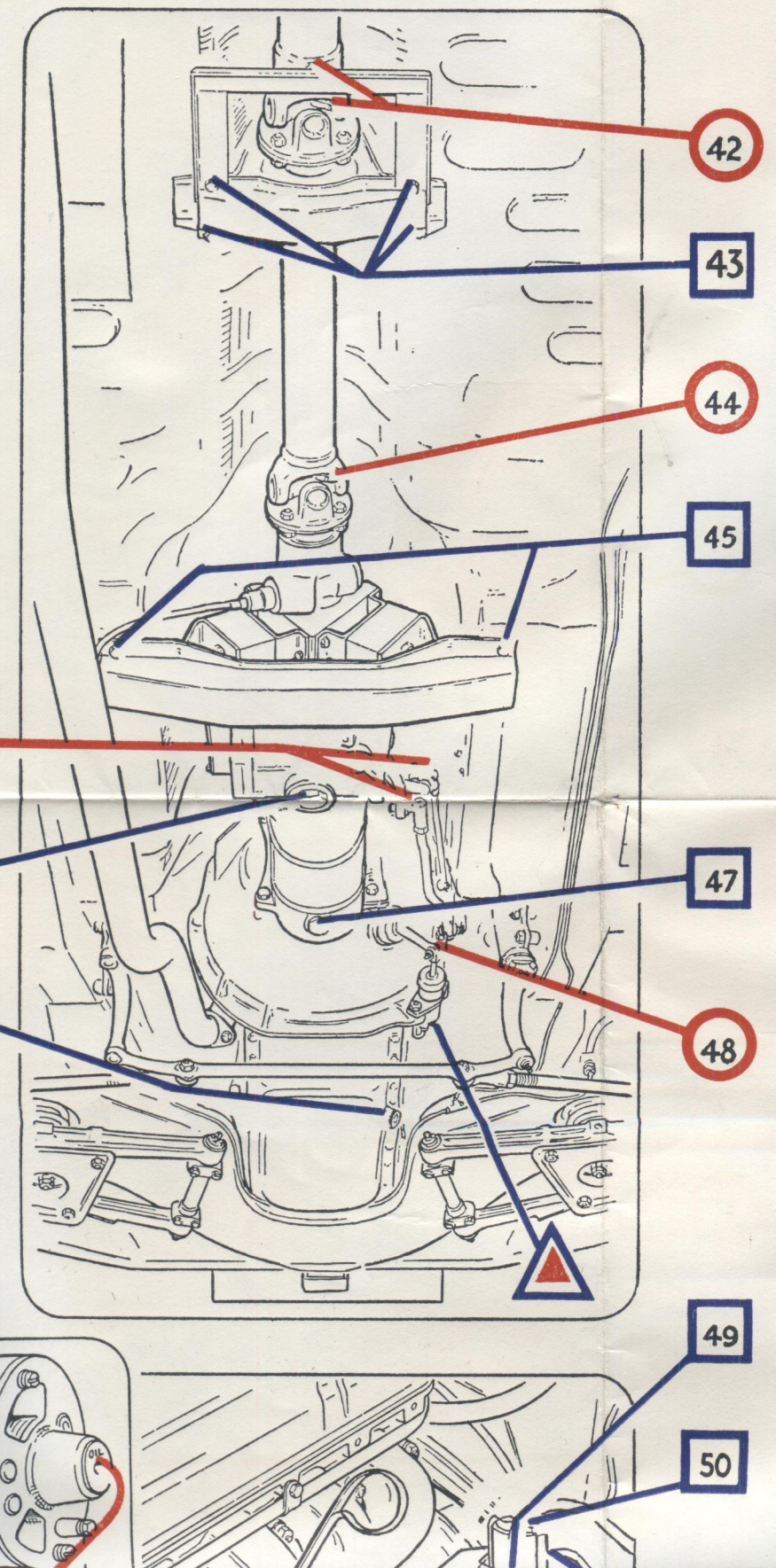


BER SUPER S

(Serie III)



SNIPE



REGESMÄSSIG

TÄGLICH

25 **Kühler**—Wasserspiegel überprüfen (enthärtetes Wasser oder Regenwasser verwenden).

WÖCHENTLICH

29, 35 **Reifen**—Reifendruck prüfen (einschliesslich Reserverad).

37 **Batterie**—Säurestand in allen Zellen überprüfen (soll nur bis zu den Separatoren reichen).

ALLE 400 KM

53 **Motor**—Ölstand in der Ölwanne überprüfen.

ALLE 1.600 KM

25 **Kühler** — Wasserstand überprüfen (enthärtetes Wasser oder Regenwasser verwenden).

37 **Batterie**—Säurestand in allen Zellen prüfen.

29, 35 **Reifen**—Reifendruck überprüfen (einschliesslich Reserverad).

53 **Ölwanne**—Ölstand überprüfen.

17, 18 **Bremen und Kupplung**—Bremsflüssigkeitsstand im Hauptzylinder überprüfen ; erforderlichenfalls auffüllen.

Lenkung und Vorderradaufhängung :—

26 Achsschenkelbolzen schmieren.

10, 54, 55 Spurgestänge, Spurstangengelenke und Zwischenhebel schmieren.

27, 40, 41 Aufhängebüchsen schmieren.

Servo-Lenkung — Ölstand überprüfen und Gestänge schmieren.

13, 42, 44 **Kardanwelle**—Gleitnuten und Nadelrollenlager schmieren.

ALLE 3.200 KM

25 **Kühler**—Wasserstand überprüfen (enthärtetes Wasser oder Regenwasser verwenden).

37 **Batterie**—Säurestand in allen Zellen überprüfen.

29 ,35 **Reifen**—Reifendruck überprüfen (einschliesslich Reserverad).

24, 33 **Ölwanne**—Öl ablassen, wenn warm. Neues Öl der emplofohlenen Sorte nachfüllen.

17, 18 **Bremsen und Kupplung**—Flüssigkeitsspiegel des Hauptzylinders überprüfen ; erforderlichenfalls nachfüllen.

Lenkung und Vorderradaufhängung :—

26 Achsschenkelbolzen schmieren.

10, 54, 55 Spurgestänge, Spurstangengelenke und Zwischenhebel schmieren.

27, 40, 41 Aufhängungsbuchsen schmieren.

Servo-Lenkung — Ölstand überprüfen und Gestänge schmieren.

13, 42, 44 **Kardanwelle**—Gleitnuten und Nadelrollenlager schmieren.

ALLE 4.800 KM

25 **Kühler** — Wasserstand überprüfen (enthärtetes Wasser oder Regenwasser verwenden).

37 **Batterie**—Säurestand in den Zellen überprüfen. Klemmen reinigen und mit Vaseline einfetten.

29, 35 **Räder**—Alle Räder diagonal auswechseln.

29, 35 **Reifen**—Reifendruck überprüfen (einschliesslich Reserverad).

53 **Ölwanne**—Ölstand überprüfen.

Verteiler—

7 Automatische Zündverstellung ölen.

7 Nockenprofil schmieren.

7 Zapfen des beweglichen Unterbrecher*kontakt*hebels ölen.

7 Spindel und Nockenlager ölen.

7 Kontaktunterbrecherabstand prüfen, reinigen *und* erforderlichenfalls einstellen und Zündzeit*punkt*-Einstellung berichtigen.

8 Schmierbuchse am Verteiler eine Drehung im Uhrzeigersinn drehen,—wenn leer, nachfüllen.

20 **Gaspedal**—Gestänge und Pedaldrehbolzen ölen.

34 **Getriebe (automatisches)**—Ölstand überprüfen.

3, 31 **Schaltgestänge**—Schmieren.

18 **Kupplung**—Flüssigkeitsspiegel des Hauptzylinders überprüfen und erforderlichfalls nachfüllen. Hydraulische Rohrverbindung auf Dichte prüfen.

48 Gabelbolzen des Rückzughebels (Servozylinder des Rückzughebels) ölen.

23 **Bremsen und Kupplungspedal**—Drehbuches und Verbindungsgelenke ölen.

17, 51 **Bremsen** — Flüssigkeitsstand im Hauptzylinder überprüfen und erforderlichenfalls auffüllen. ALLE Rohre und Rohrverbindungen auf Dichte prüfen. Hinterradbremsen sind nachstellbar ; Vorderradbremsen stellen sich automatisch ein.

1, 12, 19, 28 Handbremskabel und Gestänge schmieren.

4 **Lenkgehäuse**—Auffüllen.

Lenkung und Vorderradaufhängung :—

26 Achsschenkelbolzen schmieren.

10, 54, 55 Spurgestänge, Spurstangengelenk und Zwischen-

REGESMÄSSIGE WARTUNG

TÄGLICH

25 **Kühler**—Wasserspiegel überprüfen (enthärtetes Wasser oder Regenwasser verwenden).

WÖCHENTLICH

29, 35 **Reifen**—Reifendruck prüfen (einschliesslich Reserverad).

37 **Batterie**—Säurestand in allen Zellen überprüfen (soll nur bis zu den Separatoren reichen).

ALLE 400 KM

53 **Motor**—Ölstand in der Ölwanne überprüfen.

ALLE 1.600 KM

25 **Kühler** — Wasserstand überprüfen (enthärtetes Wasser oder Regenwasser verwenden).

37 **Batterie**—Säurestand in allen Zellen prüfen.

29, 35 **Reifen**—Reifendruck überprüfen (einschliesslich Reserverad).

53 **Ölwanne**—Ölstand überprüfen.

17, 18 **Bremen und Kupplung**—Bremsflüssigkeitsstand im Hauptzylinder überprüfen ; erforderlichenfalls auffüllen.

Lenkung und Vorderradaufhängung :—

26 Achsschenkelbolzen schmieren.

10, 54, 55 Spurgestänge, Spurstangengelenke und Zwischenhebel schmieren.

27, 40, 41 Aufhängebüchsen schmieren.

Servo-Lenkung — Ölstand überprüfen und Gestänge schmieren.

13, 42, 44 **Kardanwelle**—Gleitnuten und Nadelrollenlager schmieren.

ALLE 3.200 KM

25 **Kühler**—Wasserstand überprüfen (enthärtetes Wasser oder Regenwasser verwenden).

37 **Batterie**—Säurestand in allen Zellen überprüfen.

29 ,35 **Reifen**—Reifendruck überprüfen (einschliesslich Reserverad).

24, 33 **Ölwanne**—Öl ablassen, wenn warm. Neues Öl der emplofohlenen Sorte nachfüllen.

17, 18 **Bremsen und Kupplung**—Flüssigkeitsspiegel des Hauptzylinders überprüfen ; erforderlichenfalls nachfüllen.

Lenkung und Vorderradaufhängung :—

26 Achsschenkelbolzen schmieren.

10, 54, 55 Spurgestänge, Spurstangengelenke und Zwischenhebel schmieren.

27, 40, 41 Aufhängungsbuchsen schmieren.

Servo-Lenkung — Ölstand überprüfen und Gestänge schmieren.

13, 42, 44 **Kardanwelle**—Gleitnuten und Nadelrollenlager schmieren.

ALLE 4.800 KM

25 **Kühler** — Wasserstand überprüfen (enthärtetes Wasser oder Regenwasser verwenden).

37 **Batterie**—Säurestand in den Zellen überprüfen. Klemmen reinigen und mit Vaseline einfetten.

29, 35 **Räder**—Alle Räder diagonal auswechseln.

29, 35 **Reifen**—Reifendruck überprüfen (einschliesslich Reserverad).

53 **Ölwanne**—Ölstand überprüfen.

Verteiler—

7 Automatische Zündverstellung ölen.

7 Nockenprofil schmieren.

7 Zapfen des beweglichen Unterbrecherkontakthebels ölen.

7 Spindel und Nockenlager ölen.

7 Kontaktunterbrecherabstand prüfen, reinigen und erforderlichenfalls einstellen und Zündzeitpunkt-Einstellung berichtigen.

8 Schmierbuchse am Verteiler eine Drehung im Uhrzeigersinn drehen,—wenn leer, nachfüllen.

20 **Gaspedal**—Gestänge und Pedaldrehbolzen ölen.

34 **Getriebe (automatisches)**—Ölstand überprüfen.

3, 31 **Schaltgestänge**—Schmieren.

18 **Kupplung**—Flüssigkeitsspiegel des Hauptzylinders überprüfen und erforderlichfalls nachfüllen. Hydraulische Rohrverbindung auf Dichte prüfen.

48 Gabelbolzen des Rückzughebels (Servozylinder des Rückzughebels) ölen.

23 **Bremsen und Kupplungspedal**—Drehbuches und Verbindungsgelenke ölen.

17, 51 **Bremsen** — Flüssigkeitsstand im Hauptzylinder überprüfen und erforderlichenfalls auffüllen. ALLE Rohre und Rohrverbindungen auf Dichte prüfen. Hinterradbremsen sind nachstellbar ; Vorderradbremsen stellen sich automatisch ein.

1, 12, 19, 28 Handbremskabel und Gestänge schmieren.

4 **Lenkgehäuse**—Auffüllen.

Lenkung und Vorderradaufhängung :—

26 Achsschenkelbolzen schmieren.

10, 54, 55 Spurgestänge, Spurstangengelenk und Zwischen-

Verteiler—

7 Automatische Zündverstellung ölen.

7 Nockenprofil schmieren.

7 Zapfen des beweglichen Unterbrecherkontakts ölen.

7 Spindle und Nockenlager ölen.

7 Unterbrecherkontaktabstand prüfen, reinigen und erforderlichenfalls einstellen ; ausserdem Zündzeitpunkteinstellung berichtigen.

8 Schmierbuchse am Verteiler eine Drehung im Uhrzeigersinn drehen. (Siehe Handbuch).

5 **Vergaser**—Vergaserdeckel entfernen und Schwimmergehäuse reinigen.

22 **Kraftstoffpumpe**—Filter und Schlammbehälter reinigen.

Ventilatorriemen—Spannung prüfen und erforderlichenfalls nachstellen.

20 **Gaspedal**—Gestänge und Pedaldrehbolzen ölen.

3, 31 **Schaltgestänge**—Schmieren.

32, 34, 47 **Getriebe und Schnellgang** (falls eingebaut)—Entleeren (wenn warm) und mit frischem Öl auffüllen. (Automatisches Getriebe, falls eingebaut, nicht entleeren).

18 **Kupplung**—Flüssigkeitsspiegel im Hauptzylinder überprüfen und erforderlichenfalls machfüllen. Alle Rohrverbindungen auf Dichtigkeit prüfen.

48 Gabelbolzen des Rückzughebels (Servoxylinder des Rückzughebels) ölen.

23 **Bremsen und Kupplungspedal**—Drehbuchsen und Verbindungsgelenk ölen.

17, 51 **Bremsen**—Flüssigkeitsspiegel im Hauptzylinder überprüfen und erforderlichenfalls auffüllen. ALLE Rohre und Rohrverbindungen auf Dichtigkeit prüfen. Hinterradbremsen lassen sich verstellen ; Vorderradbremsen stellen sich automatisch ein.

1, 12, 19, 28 Handbremskabel und Gestänge schmieren.

21, 49 **Brems-Servoanlage** — Rohrverbindungen und Schläuche auf Luftdichtigkeit prüfen.

50 **Luftfilter der Brems-Servoanlage** — Entfernen und neuen Filter einbauen.

4 **Lenkgehäuse**—auffüllen.

Lenkung und Vorderradaufhängung—

26 Achsschenkelbolzen schmieren.

10, 54, 55 Spurstangengelenke, Spurgestänge und Zwischenhebel schmieren.

27, 40, 41 Aufhängungsbuchsen schmieren.

Servo-Lenkung — Ölstand überprüfen und Gestänge schmieren.

13, 42, 44 **Kardanwelle**—Gleitnuten und Nadelrollenlager schmieren.

2, 14, 15 Hinterachse—Öl ablassen (wenn warm) und wieder frisches Öl einfüllen. Entlüftungsloch reinigen.

Karrosserie—Schliesskeile, Klinken, Scharniere, Scharniere und Verschluss der Motorhaube und des Gepäckraumes (einschliesslich Scharniere und Verschluss an der Ladeklappe beim Kombiwagen) ölen. Abflusslöcher an den unteren Türkanten prüfen.

11, 16, 30 **Allgemein**—Befestigungsbolzen nachprüfen (Motor

39, 43, 45 Getriebe, Kardanwelle, Auspuffanlage, Stossdämpfer,

46, 56 Federbügel an den Hinterradfedern, Sicherungsbolzen für Drehbolzen am unteren Gestänge der Vorderradaufhängung und Befestigungsbolzen am vorderen Querträger).

Kugelgelenke der Lenkung auf richtige Ausrichtung überprüfen.

ALLE 19.200 KM

25 **Kühler** — Wasserstand überprüfen (enthärtetes Wasser oder Regenwasser verwenden).

37 **Batterie**—Säurestand überprüfen. Klemmen reinigen und mit Vaseline einfetten.

29, 35 **Räder**—Alle Räder diagonal auswechseln.

29, 35 **Reifen**—Reifendruck überprüfen (einschliesslich Reserverad.

9 **Ölfilter**—Öl ablassen, wenn warm. Filtereinsatz erneuern.

24, 33 **Ölwanne**—Öl ablassen, wenn warm. Neues Öl der empfohlenen Sorte einfüllen.

6 **Luftfilter**—Filtereinsatz reinigen und erforderlichenfalls auswechseln (siehe Handbuch).

Zündkerzen—Reinigen und Elektrodenabstand prüfen. Kerzen erforderlichenfalls erneuern.

Verteiler—

7 Automatische Zündverstellung ölen.

7 Nockenprofil schmieren.

7 Zapfen des Unterbrecher-Kontakthebels ölen.

7 Spindle und Nockenlager ölen. Unterbrecherkontaktabstand prüfen, Kontakte reinigen und erforderlichenfalls einstellen sowie Zündzeitpunkteinstellung berichtigen.

8 Schmierbuchse am Verteiler eine Umdrehung im Uhrzeigersinn drehen, erforderlichenfalls auffüllen. (Siehe Handbuch).

36 **Lichtmaschine**—Hinteres Lager schmieren.

52 **Anlassermotor**—Befestigungsbolzen überprüfen.

5 **Vergaser**—Vergaserdeckel entfernen und Schwimmergehäuse reinigen.

22 **Kraftstoffpumpe**—Filter und Schlammbehälter

AUTOMATISCHES GETRIEBE	
Bei allen Temperaturen	SHELL DONAX T.6 (Auto trans. fluid)
KARDANWELLE	
NADELROLLENLAGER	SHELL SPIRAX 140 E.P.
GLEITNUTEN	RETINAX A
HINTERACHSE	
Über —23°C (—10°F)	SHELL SPIRAX 90 E.P.
Unter —23°C (—10°F)	SHELL SPIRAX 80 E.P.
VORDERRADLAGER	SHELL RETINAX A
HANDBREMSE	
SEILZUG	SHELL SPIRAX 140 E.P. oder RETINAX A
GESTÄNGE	MOTORÖL
BREMS- UND KUPPLUNGS-PEDALDREHZAPFEN	MOTORÖL
KUPPLUNGSGESTÄNGE	MOTORÖL
HAUPTBREMS- UND HAUPTKUPPLUNGS-ZYLINDER (Bei allen Temperaturen)	GIRLING BREMSFLÜSSIGKEIT S.A.E. Spec. 70 R. 3
STOSSDÄMPFER	KEINE SCHMIERUNG
SCHARNIERE, SCHLÖSSER, KLINKEN	MOTORÖL

ANMERKUNGEN

WARTUNG

Weitere Dienste können eventuell erforderlich werden—diese sind von den jeweiligen Fahrbedingungen abhängig.

Ihr Rootes-Händler wird Sie gerne über diese Dienste, wie z.B. das Nachprüfen der Lenkgeometrie—besonders der Spur, unterrichten, wenn diese Teile möglicherweise durch unbeabsichtiges Anprallen gegen den Bordstein beeinträchtigt werden. Dem Wagenbesitzer wird ebenfalls empfohlen, von dem beim Händler zur Verfügung stehenden Rad-Auswuchtungs-Dienst Gebrauch zu machen.

SCHMIERUNG

Für anhaltende, höhere Geschwindigkeiten bei längerer Fahrdauer muss SHELL X-100 MULTIGRADE 20W/40 für den Motor verwendet werden ; dieses ist besonders bei heisser Witterung sehr wichtig.

Beim Verwenden einer Schmierpresse wird Shell Spirax *140* E.P. für alle Schmierstellen am Fahrgestell empfohlen.

Den oben angeführten Schmiermitteln sind keine Zusatzmittel beizumengen, die ihre Schmiereigenschaften verändern und das Arbeiten des Mechanismus stören können.

ZEITEN FÜR MOTORÖLWECHSEL

Die Zeitabstände, in denen das Motoröl abzulassen ist, richten sich nach den jeweiligen Fahrbedingungen.

Die angegebenen Zeitabstände stellen Höchstabstände bei normalen Fahrbedingungen dar. Sie sind bei ungünstigen Bedingungen zu verringern und können bei günstigen Bedingungen verlängert werden.

Günstige Fahrbedingungen

Hauptsächlich lange Fahrten auf guten, einigermassen staubfreien Strassen bei seltenem Motorleerlauf.

Durchschnittliche Fahrbedingungen

Hauptsächlich mittellange Fahrten auf guten Strassen mit nicht zu häufigem Halten und Anfahren.

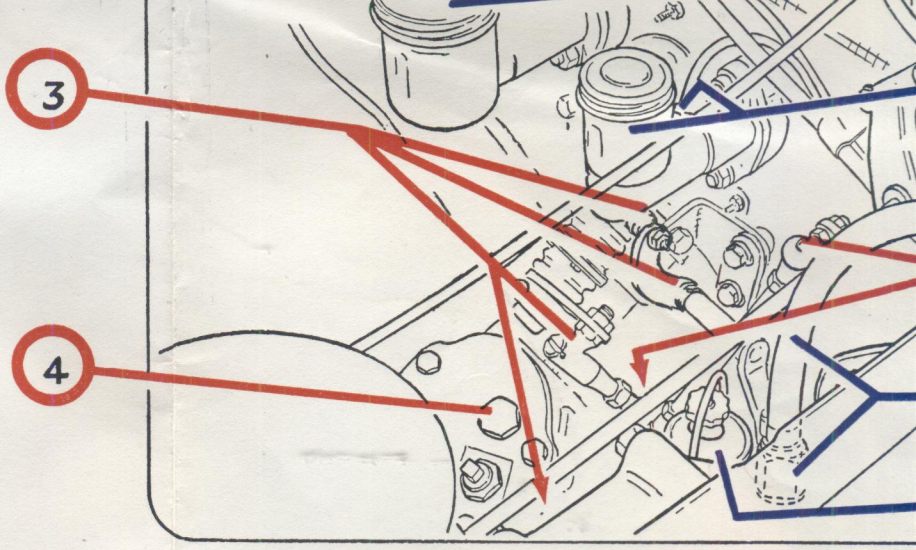
Ungünstige Fahrbedingungen

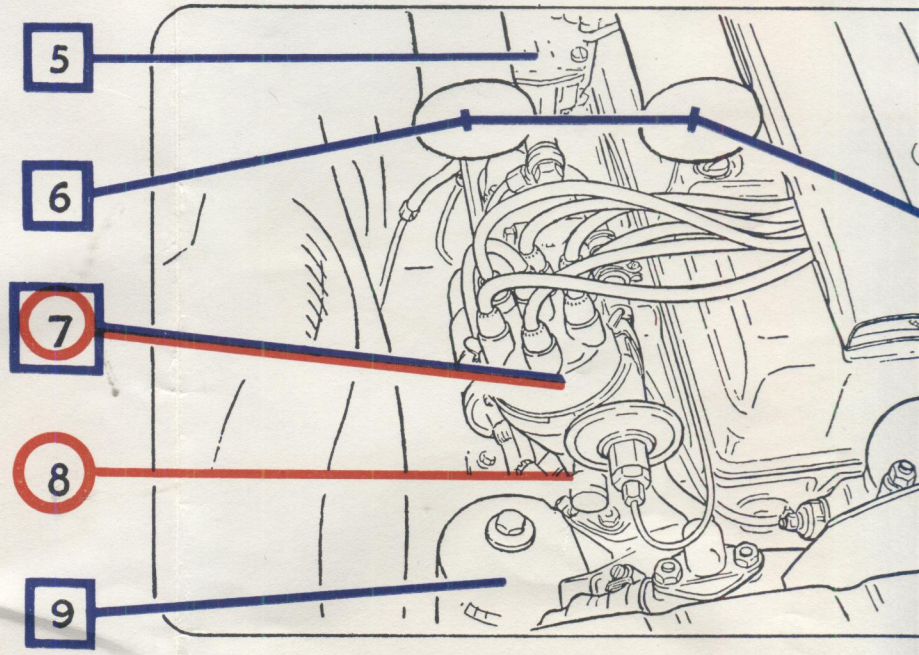
Jede der folgenden Bedingungen :

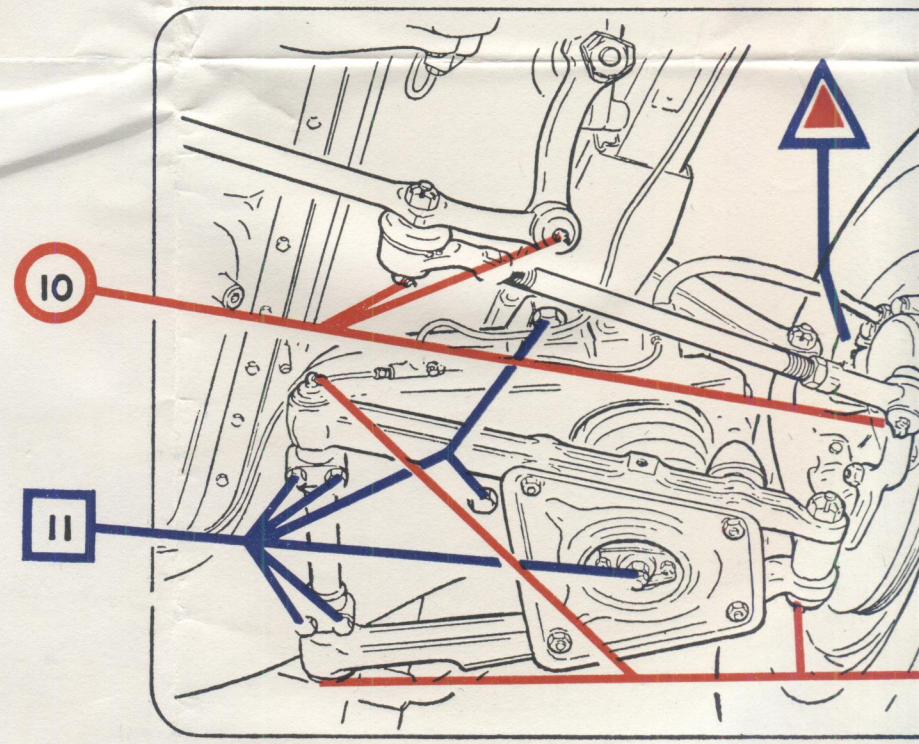
(*a*) Häufiges Halten und Anfahren.

(*b*) Fahren bei kalter Witterung, besonders, bei häufigem Motorleerlauf.

(*c*) Häufiges Fahren auf staubigen Strassen und Wegen.



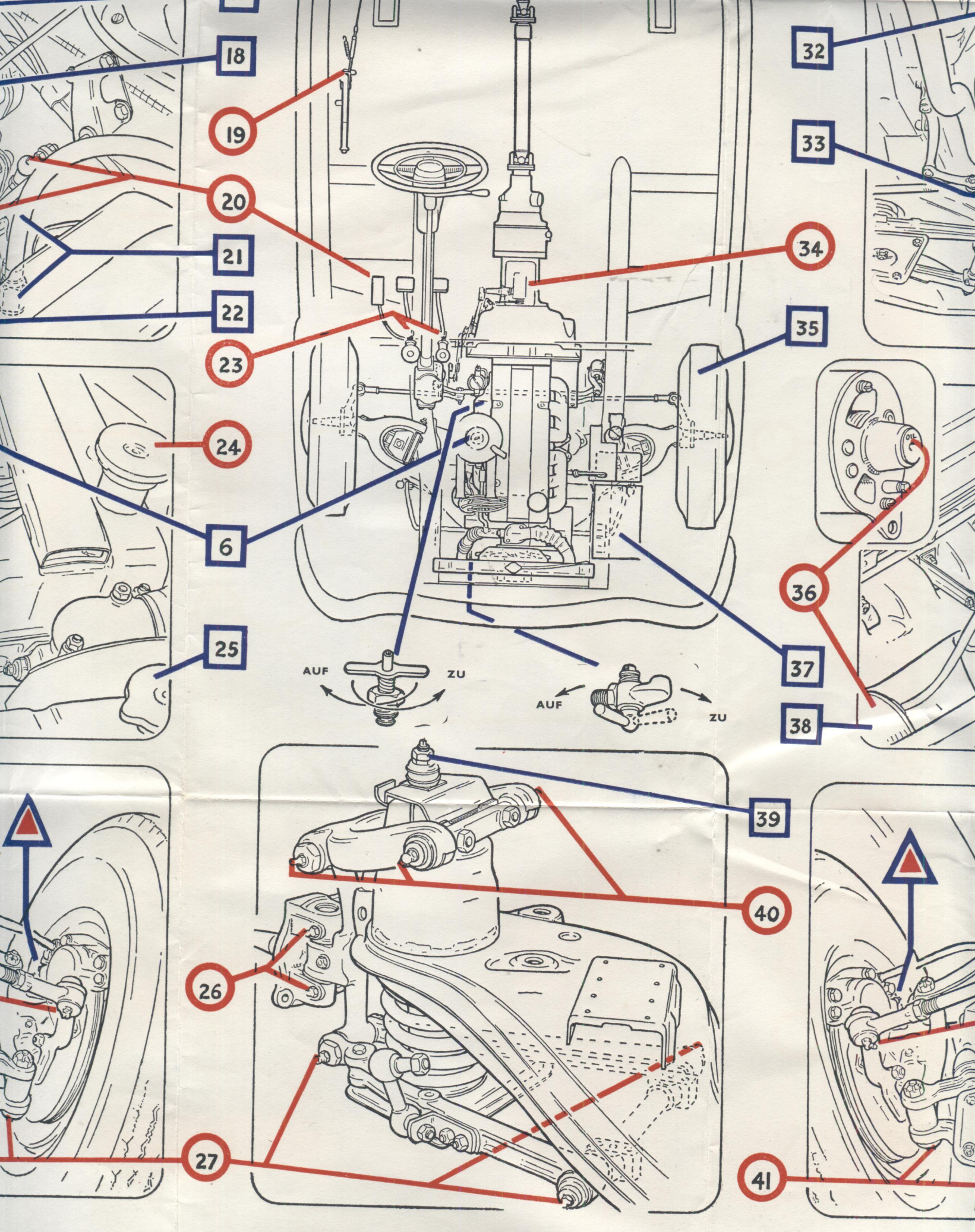




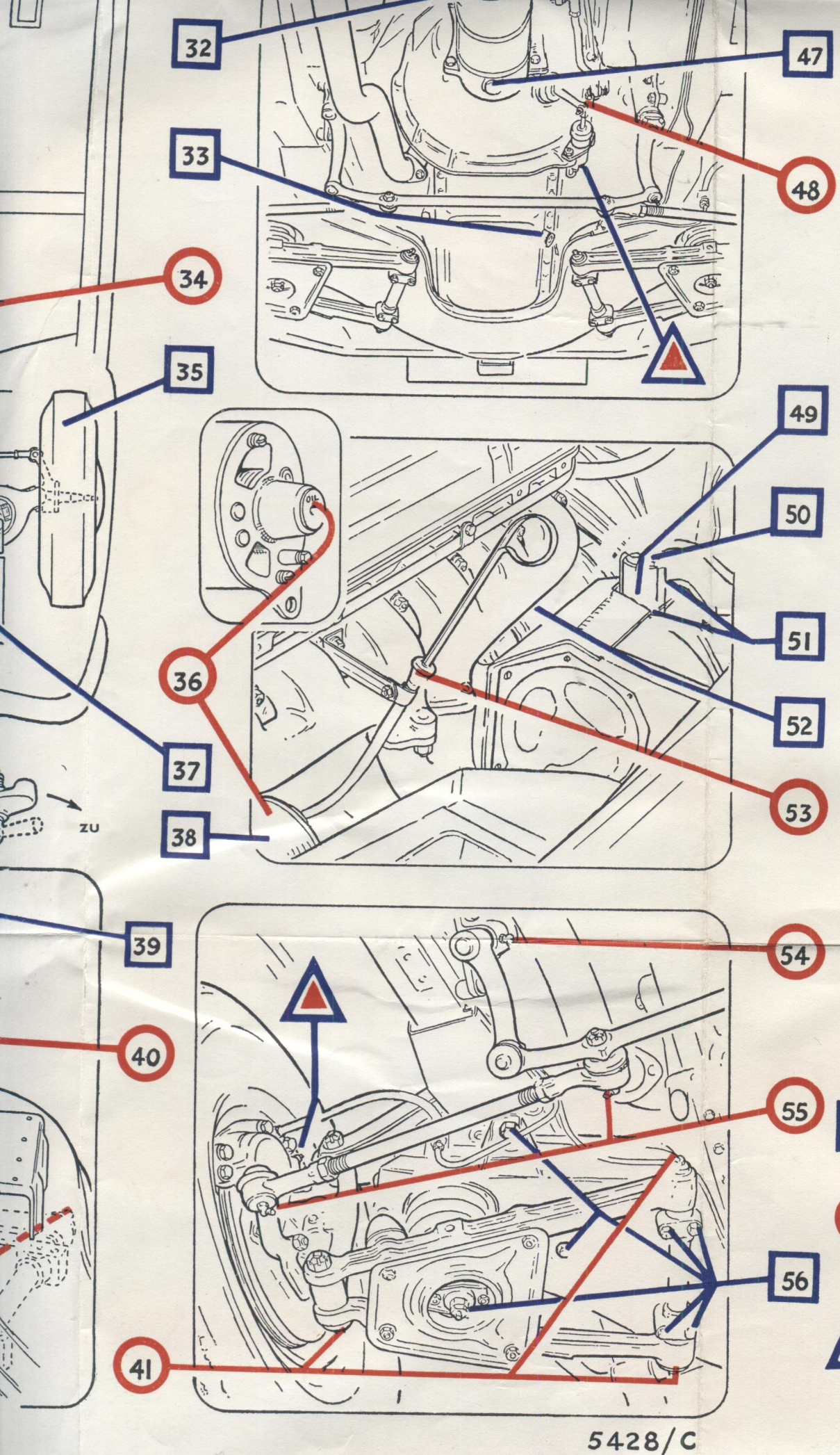
ROOTES SERVICE

Herausgegeben

Printed in England



ausgegeben von :— HUMBER LTD., KUNDENDIENSTABTEILUNG, COVENTRY, ENGLAND



25 **Kühler** — Wasserstand üb
Wasser oder Regenwasser
37 **Batterie**—Säurestand in
Klemmen reinigen und mit
29, 35 **Räder**—Alle Räder diagon
29, 35 **Reifen**—Reifendruck übe
Reserverad).
53 **Ölwanne**—Ölstand überpr
Verteiler—
7 Automatische Zündverstell
7 Nockenprofil schmieren.
7 Zapfen des beweglichen
hebels ölen.
7 Spindel und Nockenlager öl
7 Kontaktunterbrecherabstan
erforderlichenfalls einstelle
Einstellung berichtigen.
8 Schmierbuchse am Vertei
Uhrzeigersinn drehen,—we
20 **Gaspedal**—Gestänge und
34 **Getriebe (automatisches**
3, 31 **Schaltgestänge**—Schmiere
18 **Kupplung**—Flüssigkeitsspie
überprüfen und erforderlich
lische Rohrverbindung auf
48 Gabelbolzen des Rückzughe
Rückzughebels) ölen.
23 **Bremsen und Kupplungsp**
Verbindungsgelenke ölen.
17, 51 **Bremsen** — Flüssigkeitssta
überprüfen und erforderlich
ALLE Rohre und Rohrver
prüfen. Hinterradbremsen
derradbremsen stellen sich
1, 12, 19, 28 Handbremskabel und Gestä
4 **Lenkgehäuse**—Auffüllen.
Lenkung und Vorderrad
26 Achsschenkelbolzen schmier
10, 54, 55 Spurgestänge, Spurstangeng
hebel schmieren.
27, 40, 41 Aufhängebuchsen schmieren.
Servo-Lenkung — Ölstan
Gestänge schmieren.
13, 42, 44 **Kardanwelle**—Gleitnuten
schmieren.
14 **Hinterachse**—Ölstand übe
Karrosserie—Schliesskeile,
Scharniere und Verschluss d
Gepäckraumes (einschl. Sch
an der Ladeklappe beim Ko
Abflusslöcher an den unte

ALLE 9.600 KM

25 **Kühler** — Wasserstand üb
Wasser oder Regenwasser v
37 **Batterie**—Säurestand über
reinigen und mit Vaseline ei
29, 35 **Räder**—Alle Räder diagonal
29, 35 **Reifen**—Reifendruck überp
Reserverad).
9 **Ölfilter**—Ablassen, wenn w
erneuern.
24, 33 **Motorwanne**—Öl ablassen
neuem Öl der empfohlenen S
Zündkerzen—Reinigen un
prüfen.

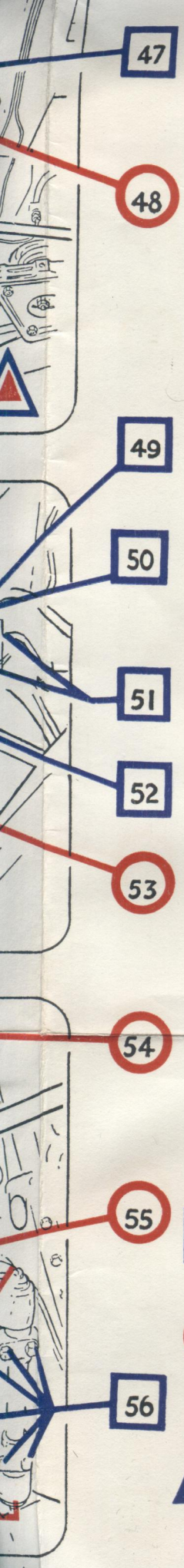
FORTSETZUNG NÄCHSTE SPALTE OBEN

WARTUNG

SCHMIERUN

**BREMS- UND KUPPLU
FLÜFTUNGSSCHRAUBE
SIND KEINE SCHMIERST
NICHT BERÜHREN**

5428/C



25 **Kühler** — Wasserstand überprüfen (enthärtetes Wasser oder Regenwasser verwenden).
37 **Batterie**—Säurestand in den Zellen überprüfen. Klemmen reinigen und mit Vaseline einfetten.
29, 35 **Räder**—Alle Räder diagonal auswechseln.
29, 35 **Reifen**—Reifendruck überprüfen (einschliesslich Reserverad).
53 **Ölwanne**—Ölstand überprüfen.
Verteiler—
7 Automatische Zündverstellung ölen.
7 Nockenprofil schmieren.
7 Zapfen des beweglichen Unterbrecherkontakthebels ölen.
7 Spindel und Nockenlager ölen.
7 Kontaktunterbrecherabstand prüfen, reinigen und erforderlichenfalls einstellen und Zündzeitpunkt-Einstellung berichtigen.
8 Schmierbuchse am Verteiler eine Drehung im Uhrzeigersinn drehen,—wenn leer, nachfüllen.
20 **Gaspedal**—Gestänge und Pedaldrehbolzen ölen.
34 **Getriebe (automatisches)**—Ölstand überprüfen.
3, 31 **Schaltgestänge**—Schmieren.
18 **Kupplung**—Flüssigkeitsspiegel des Hauptzylinders überprüfen und erforderlichfalls nachfüllen. Hydraulische Rohrverbindung auf Dichte prüfen.
48 Gabelbolzen des Rückzughebels (Servozylinder des Rückzughebels) ölen.
23 **Bremsen und Kupplungspedal**—Drehbuches und Verbindungsgelenke ölen.
17, 51 **Bremsen** — Flüssigkeitsstand im Hauptzylinder überprüfen und erforderlichenfalls auffüllen. ALLE Rohre und Rohrverbindungen auf Dichte prüfen. Hinterradbremsen sind nachstellbar ; Vorderradbremsen stellen sich automatisch ein.
1, 12, 19, 28 Handbremskabel und Gestänge schmieren.
4 **Lenkgehäuse**—Auffüllen.
Lenkung und Vorderradaufhängung :—
26 Achsschenkelbolzen schmieren.
10, 54, 55 Spurgestänge, Spurstangengelenk und Zwischenhebel schmieren.
27, 40, 41 Aufhängebuchsen schmieren.
Servo-Lenkung — Ölstand überprüfen und Gestänge schmieren.
13, 42, 44 **Kardanwelle**—Gleitnuten und Nadelrollenlager schmieren.
14 **Hinterachse**—Ölstand überprüfen und auffüllen.
Karrosserie—Schliesskeile, Klinken, Scharniere, Scharniere und Verschluss der Motorhaube und des Gepäckraumes (einschl. Scharniere und Verschluss an der Ladeklappe beim Kombiwagen) ölen. Abflusslöcher an den unteren Türkanten prüfen.

ALLE 9.600 KM

25 **Kühler** — Wasserstand überprüfen (enthärtetes Wasser oder Regenwasser verwenden).
37 **Batterie**—Säurestand überprüfen. Klemmen reinigen und mit Vaseline einfetten.
29, 35 **Räder**—Alle Räder diagonal auswechseln.
29, 35 **Reifen**—Reifendruck überprüfen (einschliesslich Reserverad).
9 **Ölfilter**—Ablassen, wenn warm. Filterelement erneuern.
24, 33 **Motorwanne**—Öl ablassen, wenn warm. Mit neuem Öl der empfohlenen Sorte auffüllen.
Zündkerzen—Reinigen und Elektrodenabstand prüfen.

FORTSETZUNG NÄCHSTE SPALTE OBEN

WARTUNG

SCHMIERUNG

BREMS- UND KUPPLUNGSENTFLÜFTUNGSSCHRAUBEN. DIES SIND KEINE SCHMIERSTELLEN NICHT BERÜHREN

11, 16, 30 **Allgemein**—Befestigungsbolzen nachprüfen (Motor
39, 43, 45 Getriebe, Kardanwelle, Auspuffanlage, Stossdämpfer,
46, 56 Federbügel an den Hinterradfedern, Sicherungsbolzen für Drehbolzen am unteren Gestänge der Vorderradaufhängung und Befestigungsbolzen am vorderen Querträger).
Kugelgelenke der Lenkung auf richtige Ausrichtung überprüfen.

ALLE 19.200 KM

25 **Kühler** — Wasserstand überprüfen (enthärtetes Wasser oder Regenwasser verwenden).
37 **Batterie**—Säurestand überprüfen. Klemmen reinigen und mit Vaseline einfetten.
29, 35 **Räder**—Alle Räder diagonal auswechseln.
29, 35 **Reifen**—Reifendruck überprüfen (einschliesslich Reserverad.
9 **Ölfilter**—Öl ablassen, wenn warm. Filtereinsatz erneuern.
24, 33 **Ölwanne**—Öl ablassen, wenn warm. Neues Öl der empfohlenen Sorte einfüllen.
6 **Luftfilter**—Filtereinsatz reinigen und erforderlichenfalls auswechseln (siehe Handbuch).
Zündkerzen—Reinigen und Elektrodenabstand prüfen. Kerzen erforderlichenfalls erneuern.
Verteiler—
7 Automatische Zündverstellung ölen.
7 Nockenprofil schmieren.
7 Zapfen des Unterbrecher-Kontakthebels ölen.
7 Spindle und Nockenlager ölen.
Unterbrecherkontaktabstand prüfen, Kontakte reinigen und erforderlichenfalls einstellen sowie Zündzeitpunkteinstellung berichtigen.
8 Schmierbuchse am Verteiler eine Umdrehung im Uhrzeigersinn drehen, erforderlichenfalls auffüllen. (Siehe Handbuch).
36 **Lichtmaschine**—Hinteres Lager schmieren.
52 **Anlassermotor**—Befestigungsbolzen überprüfen.
5 **Vergaser**—Vergaserdeckel entfernen und Schwimmergehäuse reinigen.
22 **Kraftstoffpumpe**—Filter und Schlammbehälter reinigen.
Ventilatorriemen—Spannung prüfen und erforderlichenfalls nachstellen.
Kipphebel—Prüfen und Spiel einstellen.
Zylinder—Kompressionsdruck überprüfen.
20 **Gaspedal**—Gestänge und Pedaldrehbolzen ölen.
3, 31 **Schaltgestänge**—Schmieren.
32, 34, 47 **Getriebe und Schnellgang** (falls eingebaut)—Entleeren (wenn warm) und mit frischem Öl nachfüllen.
18 **Kupplung**—Flüssigkeitsspiegel des Hauptzylinders überprüfen und erforderlichenfalls nachfüllen. Rohrverbindungen auf Dichtigkeit prüfen.
48 Gabelbolzen des Rückzughebels (Servozylinder des Rückzughebels) ölen.
23 **Bremsen und Kupplungspedal**—Drehbuchsen und Verbindungsgelenke ölen.
17, 51 **Bremsen**—Flüssigkeitsspiegel im Hauptzylinder überprüfen und erforderlichenfalls auffüllen. ALLE Rohre und Rohrverbindungen auf Dichtigkeit prüfen. Hinterradbremsen lassen sich verstellen ; Vorderradbremsen stellen sich automatisch ein.
1, 12, 19, 28 Handbremskabel und Gestänge schmieren.
21, 49 **Brems-Servoanlage** — Rohrverbindungen und Schläuche auf Luftdichtigkeit prüfen.
50 **Luftfilter der Brems-Servoanlage**—Entfernen und neuen Filter einbauen.
4 **Lenkgehäuse**—auffüllen.
Lenkung und Vorderradaufhängung—
26 Achsschenkelbolzen schmieren.
10, 54, 55 Spurgestänge, Spurstangengelenke und Zwischenhebel schmieren.
27, 40, 41 Aufhängungsbuchsen schmieren.
Servo-Lenkung — Ölstand überprüfen und Gestänge schmieren.
13, 42, 44 **Kardanwelle**—Gleitnuten und Nadelrollenlager schmieren.
2, 14, 15 **Hinterachse** — Öl ablassen (wenn warm) und wieder frisches Öl einfüllen. Entlüftungsloch reinigen.
Karrosserie—Schliesskeile, Klinken, Scharniere, Scharniere und Verschluss der Motorhaube und des Gepäckraumes (einschliesslich Scharniere und Verschluss an der Ladeklappe beim Kombiwagen) ölen. Abflusslöcher an den unteren Türkanten prüfen.
11, 16, 30 **Allgemein**—Befestigungsbolzen nachprüfen (Motor
39, 43, 45 Getriebe, Kardanwelle, Auspuffanlage, Stossdämpfer
46 ,56 Federbügel an den Hinterradfedern, Sicherungsbolzen für Drehbolzen am unteren Gestänge der Vorderradaufhängung und Befestigungsbolzen am vorderen Querträger). Kugelgelenke der Lenkung auf richtige Ausrichtung überprüfen.

ALLE 38.400 KM

Ausser der normalen Wartung für alle 19.200 km, sind folgende Arbeiten durchzuführen :
Kollektor der Lichtmaschine und des Anlassermotors reinigen ; gleichzeitig Vorrichtung der Kohlebürsten überprüfen.
Automatisches Getriebe—Öl ablassen (wenn warm) und mit neuem Öl auffüllen.